

1928

Prefeitura Municipal de São Paulo



S. Paulo
M.M.M.

NUMERO.....
GRUPO.....
GAVETA.....
PASTA.....
Com..... folhas
Com..... documentos

PARA USO DO ARCHIVO

PROTOCOLLO GERAL

PROCESSO N.º 57962

CAMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO



1 OUT 1928

ARCHIVE-SE

Sampaio
DIRECTOR GERAL

INTERESSADO: OFF. 681, DO SR. PREFEITO.

ASSUMPTO: REMETTENDO A CAMARA MENSAGEM SOBRE SER
VICIOS DURANTE O TRIENIO.

LOCAL:

DISTRIBUIÇÃO: VARIOS. CLASSIFICAÇÃO: " P-71. "

OBSERVAÇÕES

1928

ARCHIVO DA CAMARA MUNICIPAL



DE
SÃO PAULO

Nenhum processo poderá ser encaminhado em mãos, nos seus diferentes tramites pela Prefeitura, a não ser quando assim o determine o Prefeito.

(§ Unico, Artigo 11 do acto n.º 2655 de 2-7-1926)



Publicar-se em cumprimento do requerimento verbal, do Sr. Dr. Ulysses Guimarães, apresentado a H. C. nº 7. aff. nº 29.874/28, Prefeitura do Município de São Paulo, Officio n. 681 de 27 de Setembro de 1928, tendo mensagem e os trabalhos executados pela Prefeitura durante o triênio.

São Paulo, 27 de Setembro de 1928

37... da fundação de S. Paulo (25 de Janeiro de 1554)

Directoria do Expediente
 Nº 681
 LIVRO 2
 DUC. (A)

Senhor Presidente e mais Vereadores da Camara Municipal

Approxima-se, em 15 de janeiro do anno vindouro, o fim da legislatura actual e da sua correspondente administração; de toda conveniencia, portanto, seria, como introdução ao relatorio dos serviços realizados no exercicio de 1927, antecipar a Prefeitura informações relativas ao que pode fazer no primeiro semestre do anno corrente. Ainda mais, parece-nos util recapitular, neste ultimo relatorio que nos é dado publicar, os traços geraes de nossa administração, para cuja parte legislativa a Camara contribuiu com esforço e patriotismo.

Ao assumir a direcção da Prefeitura, em 15 de janeiro de 1926, nosso primeiro cuidado foi examinar a situação financeira do Municipio para condicionar, prudentemente, as despesas ordinarias inevitaveis e as extraordinarias necessarias. Verificámos logo um estado financeiro penoso que nos não permittio iniciar serviço extraordinario dispendioso.

A receita ordinaria, no exercicio anterior de 1925, não passára de 34.569 contos, ao passo que a despesa attingira á somma de 38.056 deixando um defficit de 10% da renda.

Outro symptoma aggravante se manifestava em não ter a arrecadação attingido á importancia de 38.462 contos, em que fora orçada.

O que, porem, mais influiu no aperto financeiro do Municipio era a sua avultada divida fluctuante. Essa divida se achava em letras de curto prazo e juros elevados, nas seguintes condições.

1ª	£ 100.000	ao juro de	15%	ao anno
2ª	£ 150.000	- - -	14%	- -
3ª	\$ 146.645,72	- - -	18%	- -



4 ^o	10.450:000\$000	ao juro de 10% ao anno
5 ^o	914:010\$000	- - - 12% - - -

Cordeiro

O esforço inicial da Prefeitura foi resgatar essas letras com dinheiro tomado em melhores condições de juros.

Calculando-se a libra esterlina e o dollar ao cambio legal, verificamos que a divida fluctuante passava de 23.000 contos.

Para um municipio cuja renda annual não ia alem de 34.600 contos, essa divida, em letras de curto prazo, constituia peso avultado.

O maior mal, porem, provinha da elevada carga dos juros. Ao passo dos vencimentos, mudando a mão dos portadores, conseguiu a Prefeitura reduzir os juros, de tal maneira que, no começo do exercicio de 1927, aquella divida fluctuante se compunha das seguintes letras:

1 ^o	£ 150.000	ao juro de 8 % ao anno
2 ^o	£ 200.000	- - - 7 $\frac{1}{2}$ % - - -
3 ^o	£ 100.000	- - - 7 $\frac{1}{2}$ % - - -
4 ^o	£ 22.000	- - - 7 $\frac{1}{2}$ % - - -
5 ^o	2.998:750\$000	- - - 10 % - - -

Com taes juros, poderia o quadro da divida fluctuante ser apresentado como prova do credito do Municipio, precisamente o contrario do que se teria dado um anno atraz.

A redução dos juros trouxe não pequena vantagem ao thezouro municipal. Effectivamente, comparando-se a despeza de juros, de 15 de janeiro de 1926 até 8 de julho de 1927, dia em que se fez o resgate total da divida fluctuante, comparando-se a despeza realmente feita com a que se teria de fazer si as promissorias municipaes continuassem a pagar os juros pesados que vigoravam quando assumimos a direcção do municipio, verifica-se uma economia de 710:651\$581, conforme calculo feito pela Contabilidade do Thezouro e apresentado ao Prefeito em officio de 4 de setembro do anno passado. Houve, em media a redução de juros de cerca de 12% para 8%, mostrando uma differença de taxa de 4% que, applicada á somma de 23.000 contos, produ-

ziria uma vantagem de 920 contos por anno, a economia calculada foi menor, porque não consideramos a consequente ao resgate de algumas promissórias com recurso da renda geral da Prefeitura; levamos em conta apenas a economia decorrente da diminuição de juros pela mudança de portadores das promissórias que constituíam a maior parte da divida fluctuante e foram resgatadas com o recurso do emprestimo externo.

Voltemos a outra face da situação financeira.

Como dissemos, o exercicio de 1925 apresentára um defficit de 3.432 contos, dando impressão desfavoravel da prosperidade financeira do municipio.

Cumpria á nova administração, para agir com prudencia e preparar o terreno bancario em que teria de procurar recurso para consolidação da divida fluctuante e execução de serviços urgentes, augmentar a arrecadação e reduzir a despesa ordinaria.

Esse foi o esforço desenvolvido no correr de 1926, primeiro anno de nossa administração.

Conseguimos plenamente o nosso objectivo.

A despesa realisada, que não passou de 38.542 contos, foi muito inferior á despesa orçada de 40.890 contos.

Facto contrario se déra no exercicio anterior.

Ainda mais, a receita arrecadada foi muito superior á orçada; fixou-se esta em 40.890 contos (igual á despesa orçada), ao passo que a arrecadação total chegou a 42.845 contos.

Não poderia ter sido mais promissora a vida financeira do Municipio no correr do primeiro anno de nossa administração.

Relativamente aos algarismos da lei orçamentaria, a receita arrecadada subia a perto de 2.000 contos além do nivel marcado, ao passo que a despesa baixava a cerca de 2.200 contos aquem da somma fixada.

No exercicio de 1926 houve portanto um saldo de cerca de 4.200 contos entre a receita e a despesa, saldo que se empregou na reducção da divida fluctuante e no serviço de juros dessa divida,

gasto que não figurava no orçamento.

Ao entrarmos no exercício de 1927, podia a Prefeitura proclamar que a sua divida fluctuante não constituia peso incommodo pela modicidade do juro que estava pagando e, abrindo o livro da sua receita e da sua despesa, patentear a prosperidade da sua vida financeira.

Em taes condições, com seu credito firmado e com toda a garantia de uma arrecadação ordinaria muito superior ás suas despesas forçadas, a Prefeitura podia apparecer no mercado bancario para levantar um emprestimo que lhe facilitasse a consolidação da sua enorme divida fluctuante e que deixasse margem para algumas despesas extraordinarias com o custeio de obras publicas urgentemente reclamadas pela cidade.

O reerguimento da vida financeira do Municipio, traduzida em juros modicos de sua divida fluctuante e no saldo da receita sobre a despesa, foi trabalho que realisámos no prazo do primeiro anno de nossa administração.

Para o augmento da renda, contribuiu a maior actividade que procurámos imprimir ao serviço de arrecadação, separando a directoria da receita da inspectoría geral do Thezouro.

A redução da despesa não se fez com prejuizo dos serviços ordinarios, deixou-se apenas de fazer obra extraordinaria.

Em resumo: No principio de 1926, a Municipalidade era obrigada a reconhecer que o exercicio anterior, de 1925, se fechára com um defficit superior a 3.000 contos e que a sua divida fluctuante, na importancia de 23.000 contos, pagava um juro medio superior a 12 por cento. Tinha-mos uma delicada situação financeira, em cuja face parecia imprudente cogitar-se de um emprestimo.

Mas, em principio de 1927, um anno depois de havermos assumido a direcção do Municipio, a Prefeitura poderia proclamar que o exercicio anterior, de 1926, se fechára com um saldo de mais de 4.000 contos entre a receita arrecadada e a despesa realmente feita, e que a sua divida fluctuante, não augmentada, pagava um juro medio

de 8 por cento. Com seu credito firmado e *Quiluco* afflictiva de juros sobre sua divida fluctuante, poude a Municipalidade realizar um emprestimo, em excellentes condicções, para consolidaçãõ dessa divida e realizaçãõ de algumas obras publicas urgentemente reclamadas.

Fez-se o emprestimo depois de porfiada concorrência entre quinze casas bancarias de primeira ordem, norte-americanas e europeas. Ao juro de 6,5% e typo de 94,57, The First National Corporation, representada pelo Banco do Canadá, fez á Municipalidade um emprestimo de \$ 5.900.000 dollares, cujo producto permittio o resgate da divida fluctuante e deixou margem para o custeio de obras que estamos realizando. Na introducção do relatorio do anno passado publicamos, na integra, o contracto do emprestimo e os pormenores da applicação do seu producto liquido.

- - - Trabalhos de 1926 - - -

O cuidado na vida financeira do Municipio no correr do primeiro anno de nossa administração, levou-nos ao empenho de organizar alguns serviços indispensaveis e que não reclamavam despesas grandes e immediatas. Remodelou-se inteiramente o serviço de protocollo da Prefeitura. Logo em março de 1926, iniciou-se a transformação que se concluiu em julho e que, desde essa época, tem funcção com perfeita regularidade. O andamento dos papeis tem sido irreprehensivel. Cada papel que dá entrada na portaria tem sua ficha, na qual se consignam, com as respectivas datas, todos os seus movimentos até despacho final e remessa ao archivo.

Fornece a portaria um recibo, em forma de cartão, á pessoa que der entrada a qualquer papel; com esse recibo, onde se escreve o numero caracteristico do papel em todo o seu movimento na Prefeitura, pode o interessado, a todo o momento, obter, no guichet das informações, a indicação exacta da marcha do seu papel, até final despacho. Com a nova organização do serviço de protocollo cessou por completo o frequente extravio de processos e rarissimas se tornaram as reclamações contra a demora dos papeis nas diversas repartições.

Tem-se uma ideia do movimento e *atividade* do departamento das fichas do protocollo, sabendo-se que mais de 500 papeis transitam diariamente por elle, dando a media de 100 papeis por hora ou quasi dois papeis por minuto.

Antigamente, a demora media dos processos que passavam pela Prefeitura era de 30 dias; hoje, aquella media baixou a 10 dias apenas. Esta vantagem deve o publico á nova organização do serviço do protocollo, bem como a diversas medidas tomadas para se evitarem movimentos inuteis dos papeis.

Merece referencia não secundaria o trabalho de reorganização do archivo municipal. Julgamos conveniente, por espirito de ordem administrativa, ligar o archivo ao departamento das fichas dos papeis que entram e transitam na Prefeitura. Tirou-se da directoria do Patrimonio para confial-o á do protocollo geral e archivo dos papeis despachados.

Elle se achava mal organizado e mal acondicionado; pelo primeiro defeito, tornava-se de reduzida utilidade, pelo segundo, era de consulta penosissima. Tudo se transformou, pondo-se em ordem os papeis e fazendo-se o seu completo fichamento. A leitura do relatório do director do protocollo geral, que fez a reorganização do archivo, permite uma ideia do que foi a tarefa custosa de se por em ordem o amontoado de papeis archivados e que se achavam na mansarda do edificio da Prefeitura.

- - - - -

Outra repartição que se reorganizou no anno de 1926, foi o Almoxarifado. Estava esse departamento administrativo da Prefeitura mal installado numa pequena e velha casa da rua de São João, desapropriada para se demolir quando se rasgasse a grande avenida. Cogitamos em dar-lhe installação definitiva, confortavel e ampla; para isso mandou-se construir edificio apropriado num terreno municipal da rua Ribeiro de Lima, fronteiro ao Jardim da Luz. Compõe-se a casa do Almoxarifado de duas partes, uma onde se acha o escriptorio, outra onde fica o vasto deposito dos objectos e materiaes que se devem ter em stock para serviço das diversas repartições da Pre-

feitura. As compras, mediante concorrência, deviam ser feitas em grandes partidas para se lhes reduzir o custo. Comprando por atacado e pagando a tempo e a hora, tem obtido a Prefeitura notavel redução de preços.

Tal como se acha installado agora, o Almojarifado constitue uma repartição administrativa cuja visita causa lisongeira impressão a quem deseje examinar a sua contabilidade e o fichamento das mercadorias em deposito.

Não poderá a Prefeitura prescindir de uma garagem para os seus automoveis de carga e de passageiros. Encontramos, em principio de 1926, a garagem municipal no fim da rua Cons^o Nebias, num barracão alugado, onde uma officina rudimentar funcionava a um canto escuro. Parte apenas dos carros da Prefeitura se recolhiam diariamente á garagem municipal, cuja função mais era fornecer gazolina e oleo do que abrigar e concertar o trem rodante automovel.

Não poderia a garagem municipal continuar em tal estado.

Urgia reorganizar-se por completo o seu serviço; todos os automoveis se deveriam recolher a uma garagem unica, munida de officina capaz de grandes concertos de motores e carrocerias.

Actualmente, todos os automoveis da Prefeitura se recolhem á sua vasta garagem, na qual podem ser reparados e abastecidos de oleo e gazolina. Este abastecimento é rigorosamente fiscalizado, de tal arte que o consumo de cada vehiculo é conhecido e relacionado ao seu percurso kilometrico. Em consequencia da nova organização, appareceu consideravel economia de pessoal e de material empregado no serviço dos carros municipaes. A garagem, como o almojarifado, occupam edificio proprio fronteiro ao Jardim da Luz, local visinho do centro da cidade mas onde ha socego e espaço para um melhor serviço.

Encontramos, no começo de 1926, pessimamente installado o pequeno mercado de fructas, aves e verduras num terreno visinho do local em que se constroe o grande mercado municipal, cuja inauguração talvez seja possivel no fim do anno vindouro.

Num recinto mal fechado por muros fracos de meio tijollo, os mercadores faziam as suas barracas com taboas de caixão e coberturas de folhas de zinco meio soltas ou simples pannos de aniagem.

Nenhuma impermeabilisação do solo, apenas em alguns lugares um grosseiro calçamento de pedras. Entretanto, esse mercado auxiliar deveria manter-se por quatro ou cinco annos.

Quando, logo em março de 1926, appareceram alguns ratos mortos no amontoado de caixões que constituíam as barracas dos vendedores, a autoridade sanitaria aconselhou a queima completa do mercado provisório; depois do incendio ficaram apenas os muros mal edificados. Resolveu então a Prefeitura fazer obra nova e construiu o que lá se encontra. Foram refeitos os muros aproveitaveis e construidos os trechos que se tinham abatido; o solo foi impermeabilizado com bom calçamento de pedra e grandes galpões, cobertos de telha, sobre pilares de alvenaria, foram edificados. Pode hoje o mercado de fructas, aves e verduras, com hygiene e conforto, esperar a sua mudança, dentro de dois annos, para o grande mercado municipal, cuja construcção vae muito adeantada. ✓

A limpeza publica, isto é, a varregura da cidade e a collecta do lixo domiciliar, constitue um dos dois principaes serviços da Prefeitura; sua importancia é comparavel á do calçamento das ruas. Na sua technica, há trez faces: o trabalho de varrer, o transporte do lixo e o destino deste material. De nenhuma dellas se des-cuidou a nossa attenção e, assim o meio de transporte como o destino do lixo, soffreram melhoramento que vamos descrever. Modificou-se o vehiculo utilizado no transporte; antes, era um caminhão alto, de rodas de aro estreito, com sua caixa descoberta; hoje, o carro é baixo, com rodas fortes de aro largo e sua caixa coberta com tampa corre-diza de folha de ferro. O antigo vehiculo e o novo não se parecem; este facilita o carregamento e esconde o lixo que transporta á vista dos transeuntes. ✓

Já dispõe a Prefeitura de 124 caminhões fechados, mas ainda utiliza 98 abertos; dentro de um anno deverão ter desaparecido estes e duplicado o numero daquelles.

São os novos vehiculos construidos na officina municipal da Ponte Pequena, officina que foi ampliada no seu recinto e na sua capacidade.

Das machinas existentes hoje, a maior parte e das mais importantes foram adquiridas na actual administração; existiam, no começo de 1926 apenas dez machinas-operatrizes, algumas de muito uso e outras de pequena capacidade; foram installadas nas officinas (carpintaria e ferraria) e prestam excellente serviço nada menos de vinte machinas operatrizes, cujo preço total passou de cem contos. Convenientemente aparelhada e fartamente abastecida, pode a officina municipal da limpeza publica realizar o grande trabalho das reparações e augmentar o trem rodante empregado no transporte do lixo e das varreduras da cidade nas seguintes condições: encontramos 215 carros grandes e 134 pequenos; temos hoje 494 grandes e 191 pequenos. Melhoradas foram todas as cocheiras dos animaes da limpeza publica; faltava agua na Zona Norte para lavagem dos vehiculos, mandou-se abrir um poço tubular cuja agua é suspensa por motor pneumático; não havia pressão na agua da Zona Leste, mandou-se installar um compressor mecanico. Todas as cocheiras foram melhoradas e dispõem hoje de camaras de fermentação para deposito diario do seu estrume, que se pode aproveitar na agricultura sem o inconveniente de producção de moscas. Encontramos a Zona Oeste com as suas cocheiras em terreno particular; adquirio a Prefeitura esse terreno e mais uma area necessaria para abrigo dos vehiculos que ficavam em plena via publica fronteira ao terreno municipal. Na Zona Sul, onde se fizeram alguns melhoramentos adquirio-se tambem um terreno visinho para abrigo do material rodante. Comparando-se os algarismos publicados nos dois relatorios, o de 1925 e o de 1927, verificamos o desenvolvimento que tiveram os trabalhos da limpeza publica de São Paulo. A despeza com o pessoal operario passou de 2.363 contos para 3.654; o valor dos materiaes fornecidos pelo almoxarifado, subio de 320 contos para 484; entretanto, a despeza administrativa, com o pessoal

do quadro, permaneceu a mesma.

Em 1925, a collecta geral do lixo e das varreduras fez-se com 205.329 viagens de caminhões e carroças; em 1927, tal serviço exigio 348.280 viagens, revelando um consideravel augmento da zona urbana servida.

A limpeza da cidade pode não ser perfeita, é, porem, comparavel a das grandes cidades melhor tratadas em qualquer outro paiz; São Paulo tem duas difficuldades peculiares á limpeza de suas ruas: o seu mau calçamento e o intenso trabalho de construcções prediaes; ha tambem o obstaculo indirecto dos trilhos dos bondes, que obrigam a constante serviço de reparação do calçamento.

O transporte do lixo e das varreduras, em caminhões baixos e cobertos de rodas de aro largo, satisfaz plenamente; a tracção animal, num paiz que importa o automovel e o combustivel, não se poderia, economicamente, substituir.

Precisamos uniformisar o vasilhame do lixo domestico para facilitar a sua collecta: a Prefeitura preparou a solução desse problema abrindo concorrência para o fornecimento do vasilhame e dentro de algumas semanas normalisaré esse melhoramento.

Vejamos o que temos feito relativamente ao destino do lixo e das varreduras.

Em regra, uma parte do lixo domestico era entregue aos chaceiros, pequena parte, cerca de 10% era incinerada no forno do Araçá, o restante constituia deposito que crescia todos os annos. Introduzimos nessa pratica duas modificações: o lixo destinado aos chaceiros é previamente fermentado e assim esterilizado em relação ás moscas, cuja producção é o grande inconveniente do emprego de lixo para adubo dos terrenos suburbanos. Outra modificação tem consistido em depositar o lixo nas lagôas marginaes do Tieté com a precaução de cobril-o de uma camada de terra de vinte centimetros de espessura. Este serviço tem dupla utilidade, extingue o foco de mosquitos constituido pelas lagoas e impede o desenvolvimento das moscas no lixo soterrado. Todo o lixo que era antigamente depositado na vargem do

Anhanguéra utiliza-se hoje para aterro; aquelle deposito foi completamente fechado e com essa medida cessaram as reclamações dos bairros visinhos.

Continuamos a incinerar uma pequena porção do lixo da cidade, menos de metade da collecta da Zona Oeste, onde se acha o forno do Araçá. Enquanto não se der destino economico aos residuos animaes, formado pelo refugo dos matadouros, dos açougues e pelos animaes mortos, convem manter access aquelle forno.

No municipio de São Paulo o destino do lixo deveria visar o melhoramento das suas terras, cuja má qualidade é patente aos olhos de quem observa a mirrada vegetação dos campos de Piratininga. E já existe, na pratica da agricultura dos chacareiros do Municipio, como velha tradição, a experiencia do emprego do lixo para adubo.

Conviriam, na administração municipal, desenvolver-se o costume actual dos chacareiros, cuja produção vale milhares de contos por anno. Não perderia seu tempo quem, para comprehender a importancia economica das chacaras do municipio, observasse um dia os vehiculos que abastecem o mercado de verduras da Vargem do Carmo; todos os dias alli descarregam mais de cem carroças, dias ha em que mais de cento e cincoenta vehiculos chegam ao mercado.

E toda essa immensa quantidade de verduras provem de terras adubadas com o lixo fornecido pela cidade. A incineração desse lixo, como advogam os installadores de fornos, seria a destruição dessa enorme riqueza do municipio. Em São Paulo, o problema do destino hygienico do lixo tem de ser resolvido de outra maneira que não somente a sua queima. O maior inconveniente do emprego do lixo na agricultura das regiões visinhas da cidade seria a produção das moscas.

A fermentação do lixo em cellas fechadas extingue os ovos e as larvas existentes e esterilisa o material que deixa de ser meio propicio para o desenvolvimento de outros ovos.

Ainda mais, a constituição do lixo de São Paulo, cheio de pannos, papeis, latas e vidros, fal-o um material que fermenta sem

ventilação provocada; num simples compartimento, sem os dispositivos da cella de Becari, dá-se perfeita fermentação, que eleva a temperatura de 60° C e a mais.

Nenhum ovo ou larva de mosca resiste por alguns dias a tal calor, e nelle perece grande parte da flora microbiana.

O Instituto de Butantan, onde a Prefeitura construiu duas filas de cellas de fermentação, abastecidas com lixo de Villa Americana e de Pinheiros, estuda o problema bacteriologico para determinar a efficacia das cellas no tratamento do lixo.

O objectivo principal, porem, que é a extinção das moscas, já foi perfeitamente attingido.

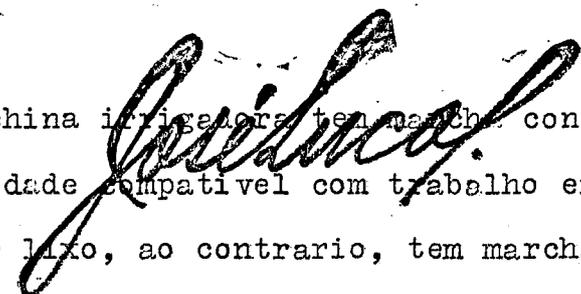
Não fica o tratamento que a Prefeitura faz hoje nas cellas de fermentação em mais de 600 reis o metro cubico; a despeza com a terra que se colloca sobre o lixo acamado nas lagoas da vargem inundada pelo Tiete passa de 800 reis; o custeio do forno do Araçá montou em 89:263\$220 para cremação dos animaes mortos e incineração de 10.111 toneladas, o que significa um dispendio superior a 4\$000 por metro cubico de lixo, fora a despeza de juro e amortização do capital empregado no forno.

Financeira e economicamente, portanto, devemos evitar, em São Paulo, a incineração do lixo; o seu tratamento, nas cellas de fermentação, comporta um desenvolvimento industrial agricola que começamos apenas a realizar.

A limpeza publica da cidade foi melhorada quanto á irrigação das ruas. No anno de 1925, foram irrigados 80 milhões de metros quadrados de vias publicas e fez-se a lavagem de 7 milhões, com um dispendio de 66.936 metro cubicos de agua; pois em 1927, foram irrigados 204 milhões de metros quadrados e feita a irrigação de 307 milhões, com um dispendio de 164.229 metros cubidos de agua.

O grande augmento de trabalho exigio a aquisição de superior material rodante, automoveis de grande força para substituir as pequenas carroças de tracção animal.

Preferimos o serviço de irrigação e lavagem feito por automoveis; o mesmo não diremos em relação ao de collecta do lixo, por

motivo de facil comprehensão. A machina irrigadora tem marcha conti-
nua e de longo percurso, com velocidade compativel com trabalho ef-
ficiente dos motores; o vehiculo de lixo, ao contrario, tem marcha
interrompida a cada passo, de porta em porta, enquanto duas pessoas
(o cocheiro e o ajudante) apanham as latas para esvasial-as na cai-
xa do vehiculo. Não convem, para tal serviço, o automovel, cujo mo-
torista (o chauffeur) não pode abandonar o volante, assim encarecen-
do ~~o serviço~~ a despeza de pessoal; o regime da marcha interrompi-
da prejudica o mecanismo e exige alto dispendio de reparação. A ex-
periencia feita com trez automoveis de lixo, que trabalhavam no cen-
tro da cidade, confirmou essa observação. Quando na Inglaterra, na
Suissa, na França, a tracção animal não se pode substituir com van-
tagem economica, seria ingenuidade suppor que entre nós, paiz impor-
tador de machinas e combustivel, tal substituição desse resultado.
Naturalmente os fornecedores de automoveis, sem responsabilidade ad-
ministrativa, preconizam a substituição como medida de progresso e
de exonomia; a pratica, porem, os contradiz e com razões. 

Dissemos que a limpeza publica e o calçamento eram os dois
mais importantes serviços ordinarios da Municipalidade; effectivamen-
te, isto se dá por serem os serviços de aguas e exgottos realizados
pelo Governo do Estado, que tambem se encarrega da illuminação publi-
ca, do serviço de bombeiros, de hygiene publica e de policiamento da
cidade.

Antes de tratarmos do que fez a nossa administração em ma-
teria do calçamento, que constituiu a parte principal do seu program-
ma, façamos uma referencia a diversas obras publicas por ella reali-
sadas.

De pequeno vulto pelo seu custo, mas uteis e reclamadas
foram as installações sanitarias que se construíram na ladeira dr.
Falcão, no largo do Riachuelo, no parque do Anhangabahú, no largo
Paysandú; não bastam essas, e a Prefeitura constroe outras.

As pontes sobre o Tamanduatehy, são outras necessidades para facilitar-se a communição da parte industrial (Pary, Braz, Mo-óca) com o centro da cidade. Construímos tres pontes de cimento armado (rua Anna Nery, Anhangabahú, Tibiriçá) e outras se deverão ainda construir.

A grande obra, entretanto, reclamada ha muitos annos para uma verdadeira approximação da parte industrial e do centro da cidade, é a da ladeira do Carmo. Esse caminho estreito e ingreme devia ser alargado e suavizado em sua rampa. Foi o que se fez e o que constituirá uma das maiores realizações da nossa administração.

Essa obra, de execução dispendiosa e lenta, deverá inaugurar-se no principio do anno vindouro; ella creará um logradouro aprazivel, no alto do Carmo, com vista magnifica sobre a região industrial da cidade, em ponto a que a construcção futura do palacio do Congresso dará realce imponente. Não se poderia deixar incompleta essa obra terminando-a na rua do Carmo o alargamento da ladeira; a ampla avenida deve atravessar a rua das Flores e chegar á Praça da Sé, o que de muito elevará o custo do melhoramento que realisamos.

Adeantada se encontra hoje a construcção do grande mercado municipal no parque Pedro II, á margem do Tamanduatehy, a duas quadras da rua 25 de Março. Até o fim deste anno talvez possamos preparar parte do edificio para ahi se alojar o pequeno mercado do Anhangabahú, mal installado nos baixos do viaducto de Santo Ephigenia. A inauguração completa, porem, do grande mercado, cuja construcção foi iniciada no fim de 1925, pela casa Ramos de Azevedo que assignou contracto de administração com a Municipalidade, não se realisará antes do fim do anno vindouro ou começo de 1930, pelo que podemos avaliar observando o andamento actual das obras, de que parte importante, constituida pelo frigorifico, ainda não foi começada.

Providenciou a Prefeitura para que fossem calçadas as ruas circundantes do terreno em que se constroe o mercado; a da frente está pavimentada com parallelepipedos sobre leito de macadam e juntas

tomadas com asfalto; o mesmo calçamento se fará nas outras vias de acesso; a ponte que atravessa o Tamandaty no largo do Pary, serve directamente ao futuro mercado; já se calçou todo o caminho de frente do mercado até aquella praça fronteira á estação de carga da São Paulo Railway.

Merece referencia cuidadosa a construcção de um frigorifico e de um mercado de peixe no local do velho barracão, na Travesa do Mercado, onde os vendedores de peixe faziam leilão de sua mercadoria e donde partiam os ambulantes que serviam toda a cidade.

Não podia continuar a situação existente. Faltavam todas as condições de hygiene; não havia espaço, a agua para limpeza era escassa, nenhuma commodidade se tinha. Aproveitando apenas o terreno, a Prefeitura construiu um mercado e um frigorifico. Ahi se faz todos os dias o leilão do peixe comprado pelos embulantes e para as peixarias, que já se contam por vinte actualmente.

A Prefeitura exige o transporte frigorificado do peixe que São Paulo importa de Santos e do Rio de Janeiro.

Sem a construcção de um mercado frigorifico central não se poderia fazer a fiscalisação que hoje se realisa com muita eficiencia, como toda a população consummidora pode verificar.

A natural lucta dos interesses contrariados já passou e se generalisa a impressão de que a Prefeitura zela pela saúde publica quando exige medidas impostas pelos principios de hygiene; accommodaram-se os negociantes e o consumo cresce constantemente.

As medidas tomadas pela Prefeitura de São Paulo já se reflectiram na industria da pesca, em Santos, e já os beneficios de um maior abastecimento, com a queda natural dos preços, se estão sentindo em S. Paulo.

Identico, porem de maior importancia para a saude publica, ao serviço de fiscalisação do mercado de peixe é o serviço que a Prefeitura presta á população urbana com a fiscalisação cada vez melhor da venda do leite em São Paulo.

Consome a nossa população diariamente, 100.000 litros de leite; tudo devemos fazer por augmentar esse consumo, que desejamos ver duplicado, triplicado, para que a população paulistana se alimente como a de outras grandes cidades modernas.

Uma boa fiscalização, garantindo productos de primeira ordem, estimula o consumo, desenvolve a industria, facilita o barateamento da mercadoria. Tinha São Paulo de acompanhar o exemplo das cidades europeas e americanas onde é melhor a fiscalização do leite consumido pelas suas populações. Em todas ellas, a base da fiscalização é a usina central de tratamento e distribuição do leite.

A esta hora, já São Paulo pode considerar resolvido o seu problema; dispõe a cidade de trez magnificas usinas centraes de leite.

A usina da Companhia Paulista de Lactínicos, a da União dos Vaqueiros, e a do Leite Vigor são estabelecimentos modelares de que se pode orgulhar a nossa grande cidade. A 12 de setembro deste anno foi a lei que estabelece a passagem de todo o leite pelas usinas centraes posta em execução; estamos certo de que, a regularidade do serviço será cada vez melhor e a população inteira de São Paulo poderá alimentar-se com segurança, adquirindo um leite hygienico e uniforme. Sem as usinas centraes, por mais activa e cuidadosa que fosse a fiscalização, jamais a Prefeitura poderia reprimir todos os abusos, punir todas as fraudes. Ha em São Paulo 779 estabulos onde se tratam e ordenham 9.000 vaccas que produzem 40.000 litros de leite distribuido pelos vaqueiros para consumo domestico e das leiterias. Alem desse, ha o leite trazido pelas estradas de ferro, cerca de 60.000 litros, oriundo de 20 usinas pasteurisadoras do interior do Estado. A fiscalização do leite das usinas poder-se-ia fazer regularmente, mas 'a dos estabulos seria bastante difficil, apesar do magnifico aparelhamento technico que a Prefeitura montou no seu laboratorio da rua Victorino Carmillo, com pessoal habilitado sob a direcção de um profissional competente.

Passando pelas usinas centraes, o leite fornecido 'a população da cidade será analysado com rigor, tratado em filtros, pas-

teurisadores e homogenisadores, de sorte a ser esterilizado e fechado em lates inviolaveis com perfeita hygiene e mantido em frigorifico até sua distribuição. A fiscalização da venda do leite em São Paulo pode agora considerar-se modelar; nada mais temos a fazer senão vigiar a produção local para que nenhum leite venha ao mercado sem passar pelas usinas centraes. Tal como estão agora organizados, o mercado de leite e o mercado de peixes, constituem dois serviços dignos do progresso de S. Paulo.

O mercado de carnes, para cuja fiscalização especial creamos uma directoria de serviço, soffreu alteração que merece referencia. Fechou-se o matadouro de Villa Marianna.

Havia muitos annos que uma intensa reclamação era feita contra a permanencia de um matadouro naquelle bairro.

Effectivamente, diversos inconvenientes havia na situação daquelle proprio municipal. A cidade espalhava-se para o sul e, alem do matadouro, já se edificava o bairro da Villa Clementino, cujos terrenos foram vendidos pela Municipalidade mesma; o bairro de Villa Marianna cercava, pelo norte, o local dos curraes, a que chegavam diariamente perto de 200 rezes.

No seu caminho para o matadouro, vinham as boiadas de Osasco ou da estação ferro-viaria do Ypiranga; no primeiro caso, percorriam cerca de duas leguas e atravessavam Pinheiros e Jardim America, onde ja é consideravel a edificação de casas; no segundo, andavam os bois perto de uma legua, atravez os bairros de Ypiranga, Villa Deodoro e Villa Marianna, intensamente edificados. Eram esses os maiores inconvenientes; havia, porem, o de achar-se o matadouro á margem de um correço, o do Sapateiro, de vasão muito pequena, insufficiente para o transporte hygienico do effluente. As installações internas do matadouro eram soffríveis e ultimamente foram melhoradas; os dois primeiros inconvenientes citados, porem, levaram-nos a tratar do seu fechamento, para o que precisavamos collocar nos grandes matadouros-frigorificos a clientella municipal. Esse trabalho foi conduzido com prudencia pela inspectoría geral de Hygiene e

concluido com excellente resultado.

O fechamento do Matadouro de Villa Marianna foi applaudido especialmente pelos bairros que eram prejudicados pela passagem das boiadas e pelo que tinha a incommoda visinhança do correjo do Sapateiro, em cujas margens se estabeleciam as rudimentares fabricas de sebo, sem hygiene alguma.

A' inspectoría geral de hygiene estão subordinados dois serviços publicos que a nossa administração procurou melhorar, o dos jardins e o dos cemiterios, aquelle preparando o terreno para um grande parque, a dois kilometros da Avánida Paulista, e este augmentando a sua capacidade sem dilatar sua area. Nos cemiterios do Araçá, de Villa Marianna, de Sant'Anna e do Braz, foram construidos ossarios, cujos nichos permitem a pessoas de curtos meios ter a sua sepultura perpetua sem a despeza maior de um terreno que se torna cada vez mais escasso.

Contigua aos terrenos da Invernada dos Bombeiros, propriedade do Governo do Estado, possui a Municipalidade uma considerável extensão, por onde correm as avenidas França Pinto e Rodrigues Alves e que, além desta via occupada pelos trilhos da linha de bondes de Santo Amaro, constitue a zona de Villa Clementino e os terrenos do Matadouro Municipal.

Já o Município vendeu grande parte de suas terras na Villa Clementino, possui, entretanto, quasi toda a superficie que vae da Avenida França Pinto ao correjo do Sapateiro. Por permuta com o Governo do Estado, adquirio a zona comprehendida entre esse correjo e o do Caaguassú, parte maior da Invernada dos Bombeiros. Por compra, adquirio o terreno situado entre esse correjo e o fim da rua Abilio Soares.

Sobre toda essa vasta extensão, que mede perto de 2.000.000 de metros quadrados, estamos construindo um grande parque futuro logradouro de valor incomparavel para a cidade de São Paulo.

Uma audaciosa tentativa de esbulho, fundada em documentos falsificados retardou a obra que estamos realizando; mas, já começa-

çamos o amanho das terras para o parque municipal de arvores já foi iniciado.

A defeza judiciaria da Municipalidade prestes será concluida e os crimosos punidos por lei. A acção judiciaria, como dissemos, retardou mas não impedio a obra que temos realizado para o preparo do terreno destinado ao grande parque; dispendeu a Municipalidade para aquisição de mais 182.000 metros quadrados comprehendidos pela rua Abilio Soares, rua Curityba e corrego Caaguassú, 650:000\$000 ou menos de 4\$000 o metro quadrado.

Esse parque, com perto de 2.000.000 metros quadrados, virá triplicar a superficie dos jardins da nossa magnifica cidade-capital. Temos agora, em São Paulo, apenas 926.839 metros quadrados de parques e jardins para uso de uma população de quasi 1.000.000 de habitantes. Com o parque de Ibirapuéra, triplicaremos a superficie actual, mas ainda será pouco. Felizmente, porem, o Governo do Estado trabalha activamente para brindar a população da sua capital com um parque de dimensões excepcionaes, 250 alqueires, situados nas cabeceiras do Ypiranga, pouco alem do Bosque da Saude, e até cuja entrada quasi todo o caminho já está pavimentado, pela Avenida Jabaquara. A Prefeitura está construindo dois outros accessos ao grande bosque das nascentes do Ypiranga, um pelos terrenos altos que lhe ficam á margem direita e outro pela sua linha de fundo, aquella com 16 metros de largura, mas este com quarenta, a constituir uma larga avenida em cujo centro corre o Ypiranga até o canal que passa em frente ao monumento da Independencia.

Nesses dois casos, o do parque municipal e o do bosque estadual, foi rara a felicidade de haver o governo do Estado mantido a posse das duas grandes areas, a da Invernada dos Bombeiros e a das mattas da Agua Funda, de onde vinha uma das primeiras linhas aductororas do abastecimento da capital.

A' margem do Tieté, a Municipalidade defende com energia, por actos administrativos e por acção judiciaria, a posse de grandes areas em que alguns jardins serão possiveis.

A defeza do patrimonio territorial do Municipio constituiu desde o começo de nossa administração objectivo a que temos consagrado o maior esforço moral e toda actividade executiva.

A sub-procuradoria municipal, commissionada especialmente para tal fim, tem-se conduzido com civismo que procuramos sempre louvar e tem tido nosso completo apoio no seu trabalho.

Alem de quatro advogados, mantem a Prefeitura, exclusivamente incumbidos do trabalho de reivindicação, um engenheiro com auxiliares de escriptorio e de campo, afim de que os papeis judiciais sejam esclarecidos por plantas rigorosas e bem apresentadas.

Ha, neste momento, nada menos de 96 acções judiciais em andamento. Fazemos uma referencia ás mais importantes.

Na varzea de Santo Amaro, nos terrenos chamados do Ibirapuera, pretendia um grupo de usurpadores apossar-se de mais de 1.500.000 metros quadrados de terreno municipal. O pleito se acha no Tribunal de Justiça e, quanto á parte criminal, em juizo de primeira instancia. Nas varzeas do Caninde, reivindica a Municipalidade a posse de 460.000 metros quadrados, de que 240.000 ja foram definitivamente entregues. No bairro do Catumby, defende a Prefeitura, no judiciario, a posse de 111.000 metros quadrados. No bairro de Sant'Anna, visinho ao Campo de Marte, move a Municipalidade uma acção de reivindicação sobre 290.480 metros quadrados. No bairro da Penha, reivindica o Municipio a posse de 10 alqueires (240.000 m.q.), de terrenos visinhos do Tiete. No Bom Retiro, ja entrou a Municipalidade na posse de 197.000 metros quadrados de terreno que havia reivindicado.

Uma area de 158.500 m.q. está sendo reivindicada no bairro do Cambucy; outra de 40.544 m.q. no Caninde e outra de 29.740 m.q. na varzea do Alambary.

No visinhança da estrada do Limão, defende a Prefeitura a posse municipal sobre 56.790 m.q. de terreno e nesse mesmo bairro defende uma outra area de 74.860 metros quadrados. Na rua do Bosque, reivindica a Municipalidade 79.065 m.q. em que penetraram intrusos.

Na varzea do Limão, sobre uma area de 115.985 m. q. a Prefeitura teve ganho facil de causa. Decidir-se-á brevemente, nessa mesma varzea do Limão, um pleito sobre 193.270 metros quadrados. Na rua do Salta-Salta, reclama a Municipalidade uma area de 50.000 m. q. de terreno occupado por intrusos. No bairro do Pary, reivindica a Prefeitura 11.985 m. q. num local, 15.069 m. q. em outro, e 10.073 m. q. num terceiro. A diversas outras acções reivindicatorias não temos espaço para referir neste resumo, todas, porem, reunidas as que referimos representam a reivindicação de cerca de 4.000.000 de metros quadrados de terrenos, alguns indispensaveis á passagem do canal e das avenidas do rio Tieté, entre a Penha e Osasco, e outros utilissimos nos accordos de permuta para se conseguir a enorme area de 3.150.517 m. q. de terrenos particulares necessarios áquella passagem.

A obra das reivindicações que a Prefeitura leva a cabo vem facilitar duplamente a execução do projecto de melhoramentos do rio Tieté; não somente reduz a desapropriação necessaria como crea recursos para as que não se podem evitar. E tudo que fizemos para terminar a aquisição da area exigida pelo canal e pelas avenidas lateraes que figuram no projecto é serviço que permite realisarmos o mais difficil e o mais demorado do grande empreendimento.

- - - - -

Não coube á nossa administração a feitura do projecto das obras do Tieté; o primeiro passo, porem, na pratica da sua realização, damos nós para obter a posse da area indispensavel á passagem do canal e das avenidas lateraes. Já encontrámos o projecto feito e o nosso trabalho para executal-o, tem sido ininterrupto. O dia em que a Municipalidade tiver concluido a difficil tarefa de libertar de outros posseiros os 5.000.000 de metros quadrados necessarios ao canal e ás avenidas, a realização da obra do Tieté se poderá considerar garantida. Não será difficil contractar-se um trabalho tecnico, que levará alguns annos de actividade continua, mas livre de embargos e de suspensões provocadas por intervenção judiciaria, tão frequente na realização de um serviço que se estendê por 26 kilome-

tros ao longo do valle do rio.

Actualmente, já possui a Municipalidade mais de metade daquella area; talvez, dentro de um anno, a totalidade esteja adquirida; então, tudo será mais facil, mais rapido e seguro.

Tem a Prefeitura agido com toda a prudencia e calma, sem pressas que prejudicam, sem nervosismo que esterilisa a administração accumulando difficuldades evitaveis, provocando reacções tão frequentes no tratamento das desapropriações.

Com prudencia e nenhum atropelo, a commissão de engenheiros e advogados que trata das desapropriações vae realisando um serviço perfeito, seguro e economico.

Fez a Commissão pequenas alterações no magistral projecto do eminente engenheiro patricio, dr. Saturnino de Britto, suggeridas pela conveniencia de se reduzir o custo das desapropriações, pelo resultado das numerosas sondagens que se fizeram ao longo do eixo do canal traçado e pela influencia das obras de represamento projectadas e em parte já realisadas pela São Paulo Tramway, Light and Power Company.

Entre Penha e a Ponte Grande, foi a largura do canal projectado e das avenidas lateraes reduzida de 220 mts. para 164 em certa extensão de 180 no restante; de Ponte Grande a Osasco, essa largura se diminuiu de 260 mts. para 205, medida justificada em sua feição technica e de grande alcance economico.

Trabalho consideravel de urbanismo tem sido feito pela Commissão para o arruamento geral das areas que constituem a varzea do Tieté, para o ajardinamento de alguns pontos, para a construcção de um aereoporto, para o traçado de linhas rapidas de bondes e das variantes ferro-viarias que devem servir a Central do Brasil, a Sorocabana e a Ingleza, desviando o trafego de mercadorias das estações centraes de passageiros. O orçamento das obras do Tieté já se pode fazer com bastante segurança após a execução de 617 sondagens, ao longo do traçado do canal, entre a Penha e Osasco. Felizmente, com

excepção de trez pontos, onde appareceu *em pequena extensão*, o canal poderá ser aberto por dragagem simples e todo o material escavado terá emprego no aterro das margens. Verificou a Comissão a possibilidade de se baixar o nivel maximo das aguas pelo maior aprofundamento do canal e dessa maneira realizar-se-a grande economia no aterro das areas inundadas actualmente.

Depois de concluido o rigoroso cadastro das propriedades interessadas pelo traçado do canal e das avenidas, a Comissão iniciou a tarefa difficil e demorada das desapropriações. Mais de metade da area necessaria já foi adquirida. Continua esse trabalho penoso e esperamos que fique concluido no correr do proximo anno.

Nada menos de 120 desapropriações devem ser resolvidas; muitas e das mais importantes ja o foram; faltam, porem, muitas outras.

Com espirito de justiça, paciencia, e elevado sentimento de sua responsabilidade, tem a Comissão vencido a resistencia do interesse particular, quasi sempre injusto, exigente, apaixonado.

A pratica que a Prefeitura observou na desapropriação dos terrenos necessarias á passagem da Avenida Anhangabahú, cujo projecto se fez ha muitos annos, mas somente agora pode ser realizado, tem sido proveitosa para o caso do Tieté.

Na avenida citada, fez-se a desapropriação em globo, em toda a extensão, do Largo do Riachuelo, pela Praça de São Manoel até a Avenida Paulista; o mesmo se tem observado nas desapropriações do Tieté: chamaram-se todos os proprietarios, desde a Penha, pela Ponte Grande até Osasco. Dessa maneira, antes de, pelo inicio das obras, provocar-se a valorisação dos terrenos, a Prefeitura os desapropria pagando o seu actual valor; seria inhabil e não seria justo que fossem as obras iniciadas antes da aquisição completa de todos os terrenos que lhes são necessarios e cuja visinhança irá soffrer a sua influencia valorisante.

- - - - -

A abertura da Avenida Anhangabahú, no que teria de demora-

do, póde considerar-se tarefa acabada; o difficil está feito; as obras que faltam, dois viaductos ou pontes, na rua Major Quelidinho e na rua Martinho Prado, atacar-se-ão quando os recursos financeiros permittirem.

A realisação do projecto de um tunnel, para communicação do valle do Anhangabahú e o do Rio Pinheiros, póde esperar longo tempo. Os dois viaductos, porem, acima referidos, deveriamos construir agora. Mas, tendo a lei nº 3.108, de outubro do anno passado, reduzido os recursos da receita para as despesas contractadas de calçamento, devemos, prudentemente, retardar qualquer compromisso de novas despesas extraordinarias para depois de solucionado aquelle problema financeiro.

Julgamos provavel, no segundo semestre do proximo anno, estar o thesouro municipal em condições de enfrentar novos compromissos. Como dissemos, entretanto, o difficil está feito para a abertura da grande avenida do Anhangabahú. Com dois kilometros e meio do Largo do Riachuelo ao jardim do Trianon, na Avenida Paulista, a nova rua de trinta metros de largura, exigia a desapropriação de cerca de 72.000 metros quadrados. Já foram adquiridos, por accôrdo, 57.000 m.q. e, por desapropriação judicial, 4.200; dependem de sentença cerca de 10.000 m.q. de diversos lotes de terrenos situados entre outros de preço conhecido por accordo feito ou sentença lavrada.

O custo medio do terreno adquirido por accordo foi de .. 68\$070 por metro quadrado; preço, evidentemente razoavel, para terrenos por onde correrá uma avenida, destinada a communicar, em linha recta, o Largo da Memoria e o centro da Avenida Carlos de Campos.

Na aquisição de 57.080 m.q. dispendeu a Prefeitura 3.885:465\$100, numa cuidadosa tarefa administrativa que justifica o mais franco elogio aos membros da commissão encarregada dos trabalhos.

Essa despesa correu por conta dos recursos do saldo do emprestimo que realisamos para consolidação da divida fluctuante accumulada em exercicios anteriores.

Uma outra despesa consideravel, alem da exigida pela aquisi-
ção dos terrenos da Avenida Anhangabahú, foi realizada com as in-
demnisações pagas pelo recuo dos alinhamentos em algumas ruas anti-
gas do centro da cidade.

Na esquina da rua 15 de Novembro e da Praça da Sé, demoliu-se
o predio antigo e construiu-se um novo, de varios andares, bastante
recuado para deixar espaço amplo na sahida da rua para a praça.

Pagou a Municipalidade o recuo de um predio visinho da esqui-
na da rua Floriano Peixoto com a praça da Sé.

Outra indemnisação foi paga á ordem dos Carmelitas pelo recuo
de um grande predio construido na rua Wenceslau Braz.

Duas casas pertencentes á mesma Ordem foram desapropriadas,
na rua das Flores, para continuacão da avenida de 30 metros que so-
be a ladeira do Carmo. Para augmento do largo do Thesouro, facili-
tando-se o transito da rua General Carneiro, já foram recuados dois
predios grandes e falta apenas o da esquina da rua 15 de Novembro.

Outra indemnisação de vulto, paga pelo Municipio, foi a conse-
quente ao recuo do predio da esquina da rua Cons^o Chrispiniano,
atraz do Theatro Municipal.

Menores, foram as indemnisações pelo recuo de diversos alinha-
mentos, na rua da Conceição, na Quintino Bocayuva e na avenida Agua
Branca.

No centro da cidade, a despesa com indemnisações pelo recuo
de alinhamentos constitue todos os annos uma importancia notavel
que não se poderia custear com recursos ordinarios da receita muni-
cipal; de outro lado, ficando o calculo das indemnisações entregue
ao arbitrio do perito desempatador nomeado pelo Juiz, as indemnisa-
ções variam disparatadamente e não se podem orçar para se pagarem
de uma só vez; a Prefeitura se vê na obrigação de aguardar, com
prejuizo da cidade, que a acção judiciaria seja proposta pelos in-
teressados. Todas as indemnisações que referimos, no valor de cer-
ca de quatro mil contos, foram pagas pelo saldo do emprestimo de
1927, tomado ao juro de 6,5 % e ao typo de 94,57 % liquidos.

Carvalho

Tambem com recursos deste saldo foram feitas as despesas para abertura da Avenida de São João, no longo trecho que vae da Rua da Victoria á Rua dos Pyrineos, isto é, entre as praças Julio de Mesquita e Marechal Deodoro, numa extensão de mais de um kilometro, o que representa mais de metade do caminho da Prça Antonio Prado ao largo em que a rua dos Palmeiras encontra a Avenida Angelica. Faltam apenas, 17% da área necessaria aquella abertura completa, e dessa pequena porcentagem, acreditamos que nem tudo se terá de decidir em juizo, pois os terrenos que se vão desapropriar ficam encravados entre lotes já desapropriados cujo preço constitue a base das desapropriações futuras. Coube á actual administração do Municipio adquirir os terrenos necessarios para abertura de metade da Avenida de São João e nesse emprehendimento dispenderá menos de seis mil contos. Sabendo-se que grande parte dessa quantia foi dispendida no quarteirão contido pelas ruas da Victoria e General Ozorio, onde se reflectio a valorisação provocada pela abertura da primeira metade da grande avenida, e considerando-se o cambio actual, inferior ao dos annos em que se fizeram as primeiras desapropriações, forçoso é reconhecer que agimos com prudencia e nos empenhámos com felicidade na defesa do interesse publico.

O serviço de calçamento

As despesas predominantes no orçamento municipal, depois da importancia consignada para o pagamento do juro e amortisação da divida, já o dissemos, são as relativas á limpeza publica e ao calçamento. Provem a divida municipal, notavelmente, dos gastos feitos para o alargamento das ruas velhas e abertura de vias novas de comunicação. Abrir ruas, calçal-as e conserval-as limpas, tal o grande serviço da administração municipal.

Nosso primeiro cuidado, portanto, ao assumir a direcção do Municipio havia de ser preparar os elementos para poder intensificar o serviço publico municipal nessas tres faces; já resumimos o nosso

feito para o melhoramento da limpeza publico, já tivemos o trabalho realizado para abertura da Avenida Anhangabahu e terminação da Avenida São João; falta-nos resumir o que fizemos para o calçamento da cidade. Em principio de 1926, o problema do calçamento podia definir-se desta maneira: S. Paulo, com mais de 800.000 habitantes, contava cerca de 3.000.000 de metros quadrados de área pavimentada. Cerca de 2.300.000 m.q. em paralelepipedos sobre areia, ... 150.000 m.q. em lençol de asphalto, 22.000 em concreto asphaltico, e o restante, pouco mais de 500.000 m.q. em macadam simples ou betuminado. Daquelles 3.000.000 m.q., metade poder-se-ia considerar em bom estado; metade, porem, se deveria, substituir, mormente nas ruas de trafego intenso, nas quaes o paralelepipedo sobre areia exige conservação prohibitivamente dispendiosa.

Uma grande quantidade de ruas, inteiramente edificadas, reclamava calçamento. Não exigimos que São Paulo, pelo numero de m. q. para cada habitante, se compare ás cidades norte-americanas do typo de Cleveland, Buffalo ou Boston, que contam 10. m.q. por habitante; mas, ficando abaixo de Buenos Ayres, que conta mais de 7 m.q. podemos aspirar o conforto de possuir 6 m.q. por habitante.

Precisaria São Paulo de 4.800.000 m.q. em começo de 1926; tinha, entretanto, 3.000.000 apenas, e, desses, 1.500.000 precisariam de substituição. A deficiencia, portanto, montava em 3.300.000 m.q.; mas S. Paulo cresce, novas ruas se abrem, 6.000 casas constróem-se annualmente; mais ainda do que a edificação cresce a população, que augmenta de 40.000 almas por anno.

Para não aggravarmos a actual defficiencia do calçamento, cumpria construirmos, pelo menos, 240.000 m.q. na razão de 6 m.q. por habitante acrescido por anno; para corrigirmos aquella actual defficiencia, num prazo de dez annos, digamos, teremos de construir nunca menos de 300.000 m.q. alem daquelles 240 mil.

O problema do calçamento de S. Paulo exige, portanto, o minimo programma de 500.000 m.q. por anno.

Tinhamos a dificuldade do aparelhamento technico e a maior dificuldade do problema financeiro.

A questão financeira dever-se-ia resolver-se imediatamente; mas, o caminho para sua solução já se achava indicado na lei nº 2.689 de 4 de abril de 1924, que não fôra posta em execução, lei cujo projecto fôra justificado pela premente necessidade de recursos para o calçamento da cidade, que se atrasava, de anno para anno, apesar do empenho que puzeram nessa obra as administrações passadas.

Por lei nº 2.689, os proprietarios deveriam contribuir para o calçamento de suas ruas e praças, com dois terços das despesas, contribuição que elles poderiam pagar, em 6 prestações semestraes, no prazo de 3 annos.

Ao thezouro municipal restava a despesa de um terço do custo do calçamento, mais o juro do recurso adiantado para installação do serviço. Para execução do programma-minimo de 500.000 m.q. por anno, é razão de 40\$000 por m.q. de um bom calçamento, subiria a despesa annual a 20.000 contos, cujo 1/3 monta em 6.500 contos, despesa possivel ao thezouro municipal nas suas actuaes condições financeiras. Resolveu a Camara autorisar concorrência publica para execução do serviço e adiantamento de um capital de 12.000 contos para sua installação. A lei nº 2.971 de 7 de maio de 1926 define o pleno organisador das obras contractadas.

A cobrança da primeira prestação semestral da contribuição de 2/3 não se chegou a fazer, porque a Camara, na lei nº 3.008 de 28 de outubro de 1926, resolveu que os proprietarios dos terrenos cujas ruas fossem calçadas pagassem a totalidade das despesas.

Esta modificação visava um grande melhoramento da situação financeira do Municipio. Ficando aliviado da despesa de calçamento, o thezouro poderia destinar maior verba para juro e amortisação de um emprestimo que cobrisse a divida fluctuante e sobrasse para execução de muitas obras publicas reclamadas pelo progresso da cidade. A lembrança da canalisação do Tieté aflige aos que analysam as forças do thezouro municipal. De outro lado, é justo, como se faz em todas cidades modernas que se desenvolvem no passo que leva o progresso de S. Paulo, que as despesas de calçamento, na sua totalidade, sejam cobertas pelos que são por elle directa e immediatamente benefi-

Residência

ciados.

Quando, no primeiro semestre de 1927, fez-se o lançamento da contribuição total, surgiram os protestos dos proprietários, sobretudo daquelles cujos terrenos não estavam construídos.

Tal a campanha feita, que a Camara, por proposta da Prefeitura, resolveu que aos proprietários somente coubesse a despeza do calçamento da área fronteira aos seus terrenos, ficando ao thezouro municipal o encargo das despesas com as guias ou meio-fios e mais a feita com a pavimentação da área de cruzamento das ruas.

Dessa maneira, pezaría sobre os proprietários a parte maior da despeza do calçamento, calculada em 74%, e sobre o thezouro municipal o restante que é (26%) parte menor.

Na despeza annual de 20.000 contos com a execução do programma-minimo a verba sahida do thezouro deveria montar em 5.200 contos. Sommando a esta quantia a importancia relativa ao juro e amortisação do emprestimo feito para consolidação da divida fluctuante e execução de diversas obras publicas, chega-se ao total de ... 8.960 contos, superior a verba de 6.500 contos, consignada para despeza annual de calçamento na lei organisadora do novo plano.

Mas, o excesso de 2.460 contos poderíamos enfrentar com o provavel augmento da renda arrecadada sobre a orçada para o seguinte exercicio. Passára a campanha de imprensa contra a lei do calçamento e, com todas as explicações dadas em publico, os proprietários conformavam-se em ter de custear a despeza com a pavimentação da área de rua fronteira aos seus terrenos.

Essa contribuição, porem, foi ainda reduzida pela Camara.

A lei orçamentaria para o exercicio de 1928 mandou que os proprietários custeassem apenas 2/3 da área fronteira aos seus terrenos.

Sobre o thezouro municipal pezaríam as despesas com o calçamento do terço medio das ruas, com o da área dos seus cruzamentos, mais o custo das guias ou meio-fios.

Nestas novas e imprevistas condições, a despeza com o calçamento será dividida, em partes iguaes, entre o thezouro e os pro-

prietarios.

Tinhamos contractado a obra de calçamento na base de contribuírem estes com $\frac{2}{3}$ das despesas totaes, nos termos da lei nº 2.689 de 4 de abril de 1924; reduzindo-se aquella contribuição para 50%, como fez a lei nº 3.108, feriu-se o contracto, na parte relativa ao adiantamento do capital.

Alem desse onus que virá contra o thezouro municipal, houve uma sobrecarga, relativamente á lei nº 2.689 e á nº 2.971 que organisou o plano financeiro e tecnico das obras, effeito da differença entre $\frac{2}{3}$ e $\frac{1}{2}$, isto é, entre 66% e 50%, ou 16% de 20.000 contos por anno. Esta sobrecarga de 3.200 contos determina notavel alteração do financiamento das obras pelo thezouro municipal. Contavamos dispender 6.500 contos annualmente e somos, pela modificação da lei, obrigados ao dispendio de 9.700 contos..

Relativamente á resolução de custearem os proprietarios 74% das despesas do calçamento de suas ruas, houve um acrescimo não de 3.200 contos, mas o consequente á differença entre 74% e 50%, ou 24% de 20.000 contos, isto é, 4.800 contos por anno.

Não podendo essa differença correr por conta do aumento provavel da receita arrecadada sobre a orçada, seremos forçados a reduzir o programma-minimo da obra de calçamento.

O contracto feito, porem, tem de ser respeitado.

Impõe-se ao Municipio um recurso financeiro extraordinario, cuja autorisação pediremos, com a devida justificativa, opportunamente.

O contracto de calçamento, obtido em concorrência publica, pelo consorcio da Companhia Mecanica e da Sociedade Puricelli, foi assignado em 26 de agosto de 1926.

Vencidas as naturaes difficuldades para a realisação de uma obra de vulto excepcional, que exigia um aparelhamento tecnico bem estudado, com projecto de installações preliminares, de que algumas são obras grandiosas de engenharia, proseguem hoje os trabalhos de calçamento com regularidade. Permite o aparelhamento tech-

Grilanca.

nico da Prefeitura de S. Paulo, em pleno funcionamento, com as suas pedreiras, o seu porto de areia, o seu material rodante, a construção de 500.000 m.q. de calçamento por anno. Uma obra de tal magnitude não se poderia atacar sem medidas technicas de character economico e cuja execução toma longo tempo. A aquisição e aparelhamento de duas pedreiras, que são hoje as principaes explorações de seu genero no paiz, constitue um trabalho technico notavel e de cuja montagem não poderiamos prescindir para a economia da obra que se ia realisar.

A pedreira do Rio Grande, num ramal da São Paulo Railway, aparelhada para o fornecimento de 600.000 metros cubicos de pedra britada em 4 annos, poderá fornecer mais de 500 m. cubicos por dia.

O seu britador é dos mais poderosos typos até hoje construidos na Inglaterra; seu aparelhamento mecanico, rigorosamente moderno, é movido pela força que leva uma linha de corrente triphasica construida pela São Paulo Light & Power e que sae do Alto da Serra.

As pedreiras melhor installadas, na Europa ou nos Estados Unidos, são comparaveis a que a Municipalidade fez montar para o serviço do calçamento de S. Paulo. Alem dessa, que fornece a pedra britada, montou-se uma pedreira em Cotia, num ramal da E.F.Sorocabana, para producção de parallelepipedos de granito.

Não poderia a Prefeitura, que é o maior consumidor, entrar no mercado, á procura de material que é produzido com defficiencia, antes de preparar-se para dominar o jogo da offerta e da procura; a sua pedreira de Cotia garante-lhe um mercado estavel.

Forçada a construir cerca de 250.000 m.q. de payimentação de granito, a Prefeitura é obrigada a comprar 7.500 milheiros de parallelepipedos por anno. Sem a garantia de uma producção propria, seria grande o risco da especulação contra o interesse municipal.

Com o fito de baratear ou, melhor, de augmentar a área de calçamento de granito, construiu-se uma usina para o corte de cubos de granito e aparelhamento mecanico de guias ou meio-fios.

Funciona a usina num terreno da rua Guaycurús servido por

um desvio da Sorocabana, onde, portanto, pode vir a pedra de Cotia.

Outra installação indispensavel á economia da obra do calçamento foi a de um porto de areia abastecido por uma dragã e competente material de transporte fluvial. Mais de 200.000 m.c. de areia deve a obra contractada consumir em 4 annos, isto é, mais de 150 metros cubicos por dia. A presença da Prefeitura no mercado para um tal consumo determinaria, inevitavelmente, uma subida rapida de preço; a montagem de um porto de areia para o seu proprio abastecimento foi despeza altamente compensada.

Uma draga de alcatruzes, diversas barcaças de transporte, dois carregadores mecanicos trabalham na visinhança de um caes de atracação construido á margem do Tieté, no Canindé.

Num terreno visinho ao Hyppodromo, tem o serviço de calçamento um vasto deposito de material de construcção, ao lado mesmo da estação de desembarque mecanico da pedra britada que vem do Rio Grande por estrada de ferro. Tiveram os senhores Vereadores occasião de visitar esse pateo de serviço, onde viram o guindaste movel que effectua o trabalho mecanico da descarga dos vagões ferroviarios sobre os reservatorios de pedra britada, que se pode despejar, pela simples abertura de um obturador de tremonha, sobre a caixa dos auto-caminhões.

O trem rodante do serviço de calçamento compõe-se de uma centena de vehiculos de transporte que se abrigam na garagem da rua de S. João, na de Guaycúrús e na do Hyppodromo, tal como os srs. Vereadores puderam observar na visita que fizeram.

No primeiro semestre foi de organização o trabalho feito pelos administradores; no correr de 1927, já produziram bastante; mas somente no actual exercicio, o trabalho se normalizou; nos seis primeiros mezes, foram construidos 104.529 m.q. de calçamento de parallelepipedo\$, o que nos permite a esperanza de chegar a 250.000 até o fim do anno.

Difficilmente, conseguiremos augmentar, alem desse limite, a área de calçamento com granito; para não retardarmos a solução do problema da pavimentação da cidade, teremos de recorrer ao asphalto

como estamos fazendo, sob diversas formas.

No Bailezinho, em ruas residenciaes desse bairro industrial, o macadam asphaltado já permittio o calçamento de alguns kilometros de via publica inteiramente edificadas e que reclamavam esse melhoramento não só como conforto dos habitantes mas a bem de sua propria saude. Na Bella Vista e na Villa America, pelo asphaltto se tem substituido o calçamento de macadam simples.

No centro da cidade o asphaltto em blocos sobre leito de concreto tem substituido o velho calçamento já muito estragado. Tem-se empregado o kyrock, material asphaltico, collocado a frio e que, talvez, seja preferivel por economia ao asphaltto em lençol.

Na Lapa, começamos a usar o granito em pequenos cubos, material produzido pelas machinas installadas na usina da rua Guaycurús.

A maior parte do serviço realizado, porem, é constituido pelo calçamento de parallelepipedos sobre leito de macadam.

Grandes áreas calçadas de granito podem ser vistas no bairro das Perdizes, da Lapa, da Villa America, da Boa Vista, da Acclimação, de Villa Marianna, do Cambucy, da Moóca, do Pary, do Belemzinho e do caminho da Penha, ao longo de toda a avenida Celso Garcia.

As entradas da cidade, no caminho de Campinas, no de Sorocaba, no do Norte do Estado em direcção ao Rio de Janeiro, já tem suas ruas calçadas; trabalhamos para calçar actualmente a rua Silva Bueno, sahida para Santos.

- - - - -

As estradas de rodagem construidas e conservadas pela Prefeitura mereceram de nossa administração cuidado especial.

No primeiro anno, gastámos cerca de 300 contos mais do que no exercicio anterior; mas, somente em 1927, depois de convenientemente aparelhada a Directoria de Obras, é que os trabalhos da Prefeitura com as estradas de rodagem do Municipio desenvolveram-se regularmente, sobretudo com os recursos permittidos por lei de 23 de julho de 1927, que facultou uma verba extraordinaria de 2.444 contos para revestimento progressivo das estradas municipaes. Pudemos dessa

maneira gastar no anno passado quantia superior a 1.500 contos, mas que será bastante inferior a que teremos de empregar, no corrente anno, no revestimento de algumas estradas de trafego intenso e na conservação de todas as outras.

Fez a Prefeitura o revestimento, com macadam asphaltado, da estrada de Osasco, sahida para Itú e Sorocaba; apedregulhou as estradas de S. Miguel, de São Caetano e Guarulhos; macadamisou as de Itaberaba e do Limão.

Calçou de concreto a estrada do Butantan; revestio de macadam asphaltado a avenida do Jabaquara. Concluiu em resumo o revestimento de 40 kilometros de diversas estradas, o que representa $\frac{2}{3}$ do programma aprovado pela referida lei de 23 de julho do anno passado. Para realização dos trabalhos de revestimento de suas estradas de rodagem adquirio a Prefeitura todo o machinario moderno exigido para execução de taes obras, compressores, escarificadores, caldeiras para aquecimento de betume, britador locomovel, auto-irrigador, auto-caminhões.

Sem um aparelhamento destes, o trabalho que se fez não teria sido possivel e as nossas estradas de rodagem não poderiam desempenhar o papel que lhes incumbe para o desenvolvimento economico do Municipio.

Estamos, entretanto, longe de concluir a obra reclamada pelo crescimento do trafego nas estradas de rodagem; de anno para anno, devemos augmentar a extensão de estradas revestidas e construir revestimento cada vez mais resistente.

- - - - -

Creio ter resumido, de modo claro, uma descripção dos factos principaes da vida administrativa do Municipio no que diz respeito a obras realizadas nos tres annos do actual periodo legislativo. De harmonia de vistas entre a Camara e a Prefeitura, orientadas pela mesma directriz politica, resultou trabalho efficiente, producto de um esforço continuo para bem servir a nossa terra.

As obras realizadas determinaram despesas para cujo custeio providenciaram leis opportunas, de tal maneira que todos os pa-

gamentos extraordinarios foram attendidos sem prejuizo das verbas ordinarias entre as quaes predomina a destinada ao pagamento de juro e amortisação da divida municipal.

Puderam as despesas com as avenidas de São João e Anhangabáhu, com as obras da Ladeira do Carmo, pontes sobre o Tamanduatehy, parque do Ibirapuéra e serviços de rectificação do Tieté, correr pelo saldo do emprestimo feito para consolidação da divida fluctuante; a sobra que ainda existe convem poupar-se para auxiliar o pagamento das obrigações contractuales do calçamento.

Só em agosto do proximo anno, vencendo-se o prazo para o adiantamento de 12.000 contos que fizeram os contractantes, devemos tratar de levantar recursos que permittam satisfazer as obrigações do Thezouro Municipal em face do contracto de calçamento e determinar o programma de despesas para a construcção dos viaductos das ruas Major Quedinho e Martinho Prado e das desapropriações visinhas do Largo da Sé complementares das obras da Ladeira do Carmo. Assim como se fez, no começo de 1926, convem fazer-se no primeiro semestre de 1929; o programma de obras não poderá exorbitar as possibilidades financeiras do Municipio.

Nos tres annos, em que nos coube, á Camara e á Prefeitura, a honra da administração municipal de São Paulo, tivemos a mais escrupulosa preocupação de fazer orçamentos equilibrados, nos quaes a receita ordinaria chegasse para a despesa ordinaria e recursos extraordinarios fossem levantados para despesas extraordinarias; essa regra seguimos na proposta de orçamento para o proximo anno.

Apezar das urgentes necessidades de um municipio de desenvolvimento exceptional, qual o de São Paulo, não poderemos desligar o programma dos melhoramentos do problema financeiro. Essa foi a politica administrativa que nos orientou no triennio que se finda e da qual não nos arrependemos.

Cumprimos o nosso programma de trabalho sem comprometter a situação financeira do Municipio; terminamos o nosso mandato.

Quilaca!

convencidos de que cumprimos o nosso dever de ervismo, na intensidade do nosso esforço e na honestidade dos nossos propositos.

Sejam estas as ultimas palavras deste officio da Prefeitura á Camara e no qual rememoramos os factos principaes de nosso trabalho administrativo, cuja efficiencia não seria possivel sem elevada harmonia de vistas entre o legislativo e o executivo municipal.

Kim I. Pi

1103

SECRETARIA DA CAMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO	
Portaria, 28 de	9 1928
Livro 17	Fols. 202

