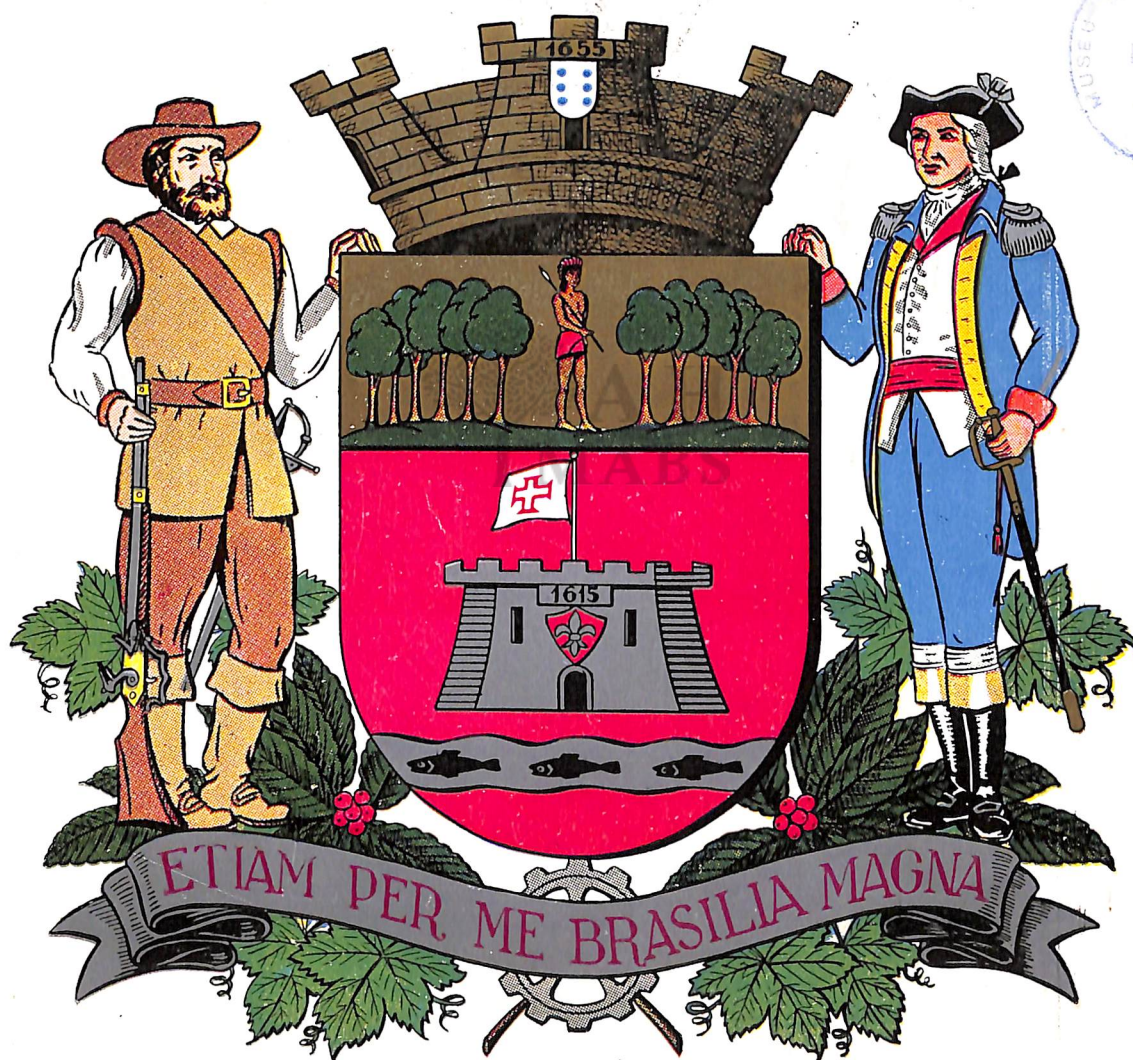


PREFEITURA MUNICIPAL DE JUNDIAÍ

2ª GESTÃO VASCO A. VENCHIARUTTI



RELATÓRIO



H O M E N A G E M

Aos Presidentes da Câmara: Dr. Amadeu
Ribeiro Júnior; Sr. Lázaro de Almeida e ao
Vice-Prefeito Sr. Prof. Joaquim Candelário de
Freitas.

EXEMPLAR DE FOLHA

DATA	CLASSIF.	TOMBO
maio/80	A II 3	412-A
ORIGEM:		
PREÇO:		

Apresentação

Apoiado por uma coligação de Partidos, portanto em caráter absolutamente apartidário, a vontade popular, em 1956, guindou-nos pela segunda vez à mais alta posição administrativa do município.

Julgamos, pois, de nosso dever vir fazer ao povo que confiou em nossa ação uma prestação de contas das atividades que nos foi possível desenvolver no decorrer de nosso mandato, dentro dos princípios da responsabilidade que o cargo nos impunha e dentro da promessa que, no íntimo da consciência, tínhamos feito de bem servir à nossa Jundiá.

De nossa atuação, se algo fica a desejar, se algo nos passou desapercibido, se algo não foi realizado, deve-se mais a circunstâncias superiores à nossa boa vontade do que ao desejo de corresponder à confiança que o povo de nossa terra em nós depositou.

Se os governos de todos os tempos, de todas as épocas, de todas as partes do mundo se caracterizam por certas peculiaridades que formam a sua personalidade, como arquiteto, sentimo-nos felizes e bem pagos pelo que se realizou por Jundiá, dando-lhe, em nossas duas gestões, obras de caráter técnico à altura das necessidades do seu progresso crescente.

A luta que tivemos de enfrentar ante a dura realidade, nós e todos os vereadores e todos os funcionários e servidores municipais, já que todos se juntaram a nós na empreitada do sonho, — foi das mais árduas, porque enfrentávamos situações que não tinham sido criadas por nós, mas sim impostas pela própria condição do país e reflexo da situação universal.

Calma e serenidade são os melhores remédios para enfrentar problemas, já que evitá-los é impossível.

Apesar de tudo, Jundiá, se encontra em situação privilegiada: enfrentou todos os problemas que se lhe apresentaram e saiu-se, como sempre, feliz das empreitadas, porque, graças a DEUS, os seus administradores sempre a quiseram bem, sacrificando-se por ela, sem medir a soma dos trabalhos a realizar.

É com orgulho, portanto, que vimos dar conta da nossa administração ao povo de Jundiá.

Se algo fizemos, não importa sacrifícios, não importa canseiras, não importa que tenhamos sofrido injunções ou críticas, na rota pública que nos impusestes, jundiáense amigo.

O único galardão que nos enobrece é o de ter cumprido o dever de bom jundiáense.

T.00075

SITUAÇÃO GERAL DO PAÍS E DO MUNICÍPIO

Paralelamente a um desenvolvimento espantoso no setor Industrial, capaz de, em pouco, mudar-lhe por completo os destinos, o Brasil atravessa fase difícil, quer no campo econômico, quer no campo político.

Um dos fatores que mais têm contribuído para esse estado de cousas perdurar e se agravar é a impossibilidade de o governo central conter a alta dos gêneros e das utilidades, elevando, portanto, o custo de vida.

Nos primeiros seis meses do ano de 1959 foi de 26,6%.

O ambiente de descontentamento provocado por essa alta reflete-se em todo o país, e, com mais intensidade, nos meios industriais, dos quais São Paulo é o vanguardeiro. A solução salário mínimo, periodicamente posta em prática, pouco vem melhorar o estado geral, por motivos óbvios, o principal dos quais é a alta dos produtos, ocasionada pela própria alta da mão de obra, forçando a volta ao ponto inicial.

Mas, em meio a esse estado de cousas difíceis de serem solucionadas, o Brasil desassombradamente entrou em fase de invejável desenvolvimento industrial. Grandes realizações de caráter privado, ao lado de grandes realizações

de caráter público, das quais Brasília é o máximo, servem de alento e de incentivo.

O povo brasileiro orgulha-se de sua terra.

Foi nesse ambiente de altas desenfreadas, de descontentamento, de confusões políticas, de apreciáveis inversões estrangeiras, de sucessivos salários mínimos, que se desenvolveu o quadriênio administrativo 1956-1959.

Jundiaí, como quase todas as cidades do Estado de São Paulo, integrou-se nesse estado de cousas. Aqui também se instalaram grandes indústrias, aqui também surgiram os sintomas das grandes cidades aqui também apareceram os males dos centros industriais.

O poder público municipal, por conseguinte, também sentiu na própria carne a responsabilidade desses problemas e procurou solucioná-los com os recursos à mão, com as forças ao alcance, com as possibilidades que o momento lhe permitiram, fazendo-o da melhor forma possível, na hora precisa, com serenidade, tendo em mente, apenas, o bem-estar coletivo e a prosperidade do Município. Escapavam-lhe, como é natural, as soluções pertinentes aos governos Estadual e Federal.

PROGRESSO DO MUNICIPIO

Jundiaí é um município privilegiado. As fornideiras indústrias que se instalam em seu território não desalentam os agricultores pelo êxodo do campo; ao contrário, parecem desafiar-os. Lado a lado, enquanto as fábricas se erguem, as videiras se esparham pelas colinas e novas culturas são experimentadas com êxito.

Não se cultiva apenas uva dentro da mais avançada técnica, mas também as mais variadas frutas, flores de primeira qualidade disputadas nos grandes mercados de S. Paulo e Rio. As fábricas de conservas alimentícias aqui instaladas incentivam culturas não só de frutas mas também de certos legumes.

E no quadriênio 1956-1959, o governo municipal dirigiu sua ação, amparando e acooçoando, dentro de suas possibilidades, a indústria e a lavoura, construindo e conservando estradas, isentando de impostos produtos agrícolas e novas instalações industriais, solicitando aos governos centrais favores legais, removendo empecilhos naturais aos empreendimentos, promovendo e realizando exposições e festas típicas.

Criou um ambiente de confiança e segurança adequado à instalação de novos estabelecimentos industriais e ao desenvolvimento da área agrícola, porque tudo isso, não só valoriza a terra e engrandece o nome de Jundiaí, como oferece aos seus filhos possibilidades de trabalho, de cultura e, acima de tudo, de apuro técnico de conhecimentos novos, única forma de sobrevivência num futuro próximo.

Estamos no limiar de uma era nova, onde agricultura e indústria se baseiam em métodos racionais e científicos, relegando a plano secundário os métodos empíricos.

O gráfico abaixo dá idéia do progresso do município através da ascendência das arrecadações Federal, Estadual e Municipal.

cípio através da ascendência das arrecadações Federal, Estadual e Municipal.

E mostra também que, enquanto a arrecadação municipal cresce de ano para ano numa linha quase reta, em ritmo uniforme, as arrecadações Federal e Estadual ascendem vertiginosamente em desproporção com a primeira.

Isso se explica por vários fatores:

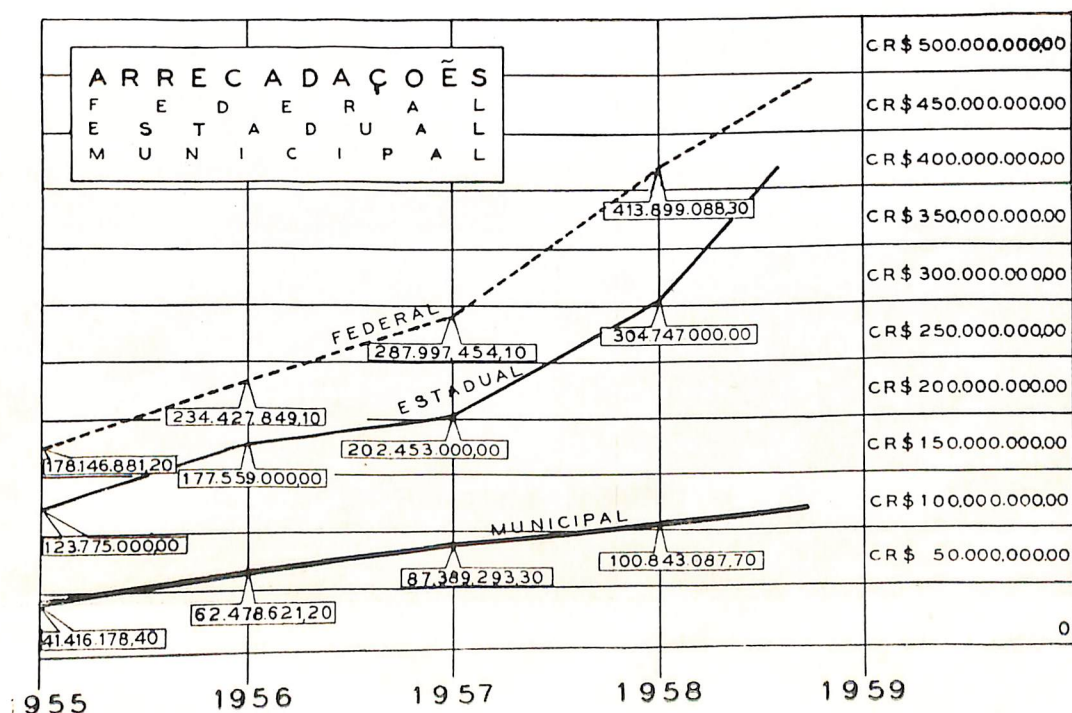
A arrecadação Municipal se eleva à custa do aumento vegetativo, que gira em torno de 10% da arrecadação do ano anterior e do aumento da quota devida pelo Estado, que é de 30% do excesso de arrecadação Estadual sobre a arrecadação municipal. Poderia elevar-se mais, com aumento de impostos e taxas, medida repudiada pela administração 1956-1959, por contribuírem para a elevação do custo de vida.

As arrecadações Federal e Estadual, pelo contrário, além de se elevarem pelo aumento dos impostos e taxas, elevam-se pelo aumento do valor das mercadorias sobre as quais incidem e também graças às novas indústrias localizadas no município, a que o município, de sua parte, concede isenção.

O importante, porém, é o resultado final que o gráfico nos fornece e que vem demonstrar a pujança do município de Jundiaí:

A soma das três arrecadações em 1959, ultrapassará a casa de 1 Bilhão de cruzeiros. Num município de pouco mais de cem mil habitantes, como é o nosso, cabe em média, 10 mil cruzeiros de tributos para cada habitante.

Dêses 10 mil cruzeiros, mil cruzeiros é o que representa a arrecadação municipal "per capita". Os restantes 9 mil cruzeiros são carregados para a União e para o Estado.



NOVAS INDÚSTRIAS

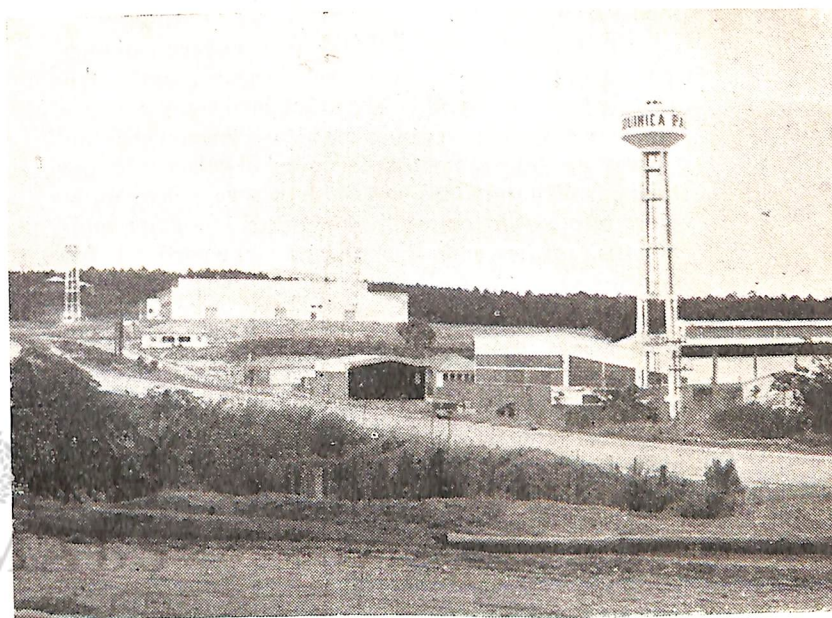
A política adotada pelo governo municipal, com relação às indústrias que desejam estabelecer-se no município de Jundiaí, tem sido a de apôio moral, isenção de impostos, ajuda material na abertura de estradas quando necessárias, auxílio em pequenos movimentos de terra etc.

Nos anos de 1956-1959 algumas indústrias cujas construções já haviam sido iniciadas foram inauguradas e outras se instalaram e já estão em funcionamento ou prestes a iniciarem suas atividades.

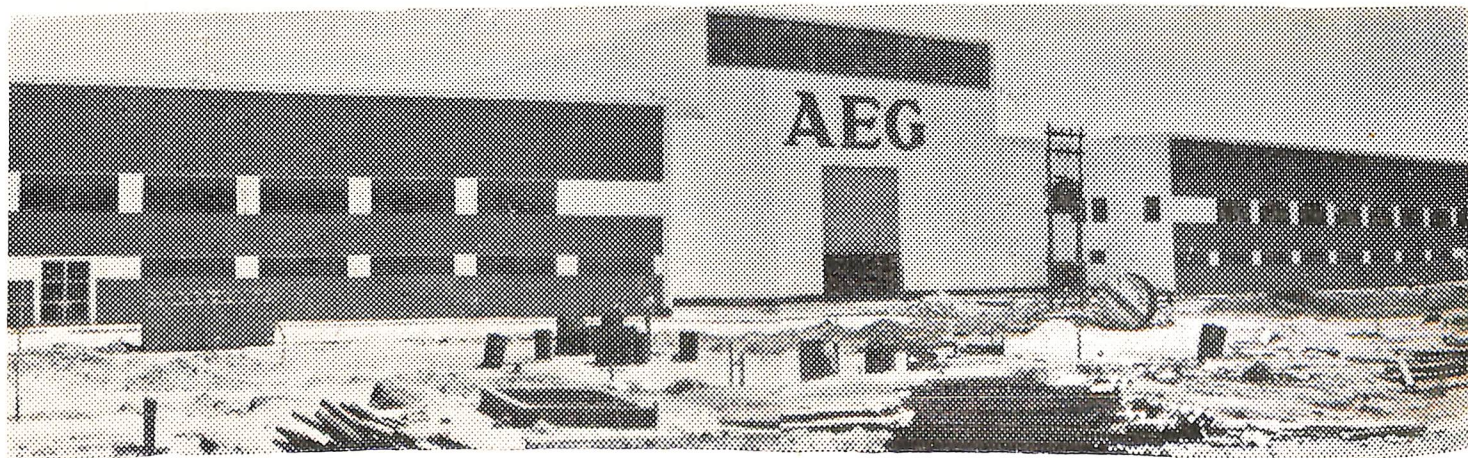
Podemos citar as seguintes:

Moinho Popular S/A; K S B do Brasil; Indústria Nacional de locomotivas, I N L. Ltda. (KRUPP); A. E. G. Companhia Sul Americana de Eletricidade; Sociedade Eletro Mecânica "Somar" Ltda; Gibrail Tannus S/A, Indústria e Comércio; Rex Industrial; Sifco do Brasil S/A; Ideal Standard S/A; Companhia Elétro Química Paulista; Indústria de Calçados Elbena Ltda. além de muitas outras.

A instalação dessas indústrias ajuda o progresso do município, tornando-o respeitado em todo o país.

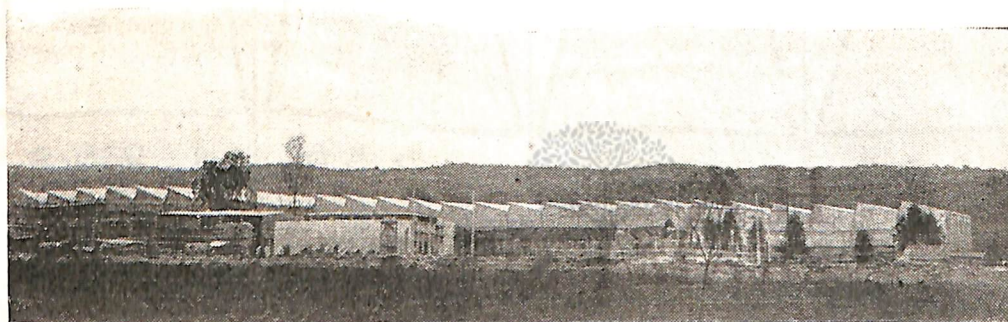
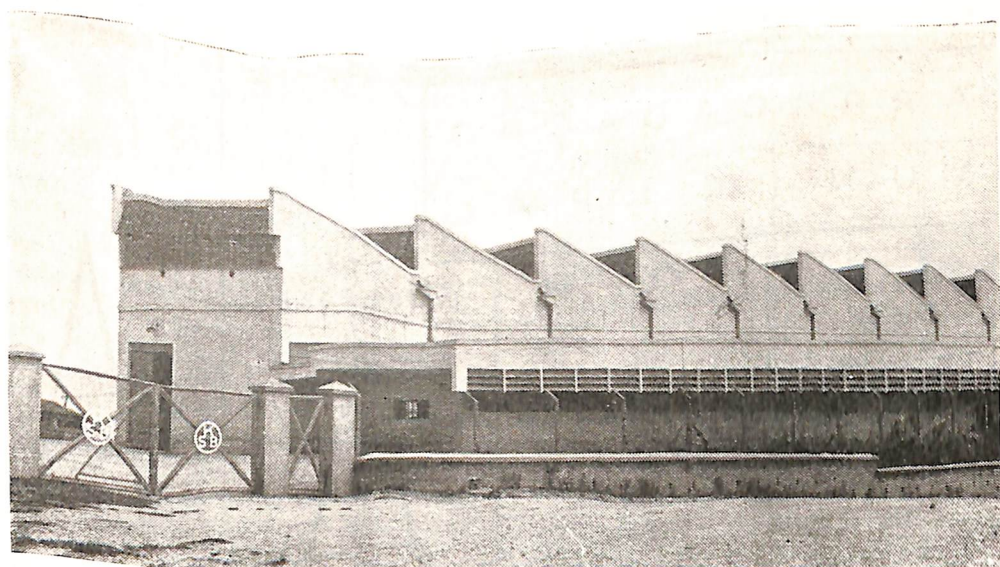


ELETROQUÍMICA PAULISTA



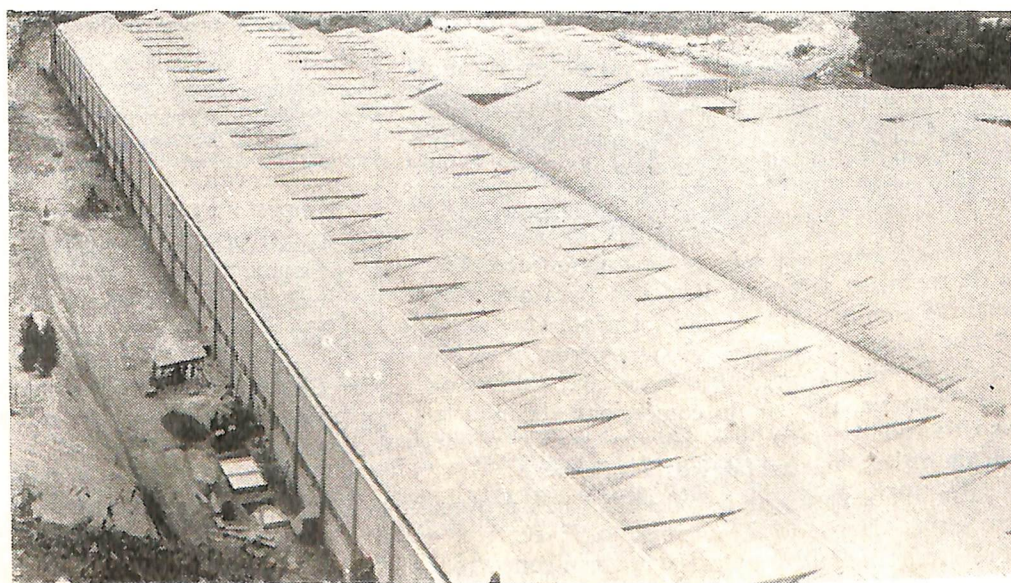
AEG — COMPANHIA SUL AMERICANA DE ELETRICIDADE

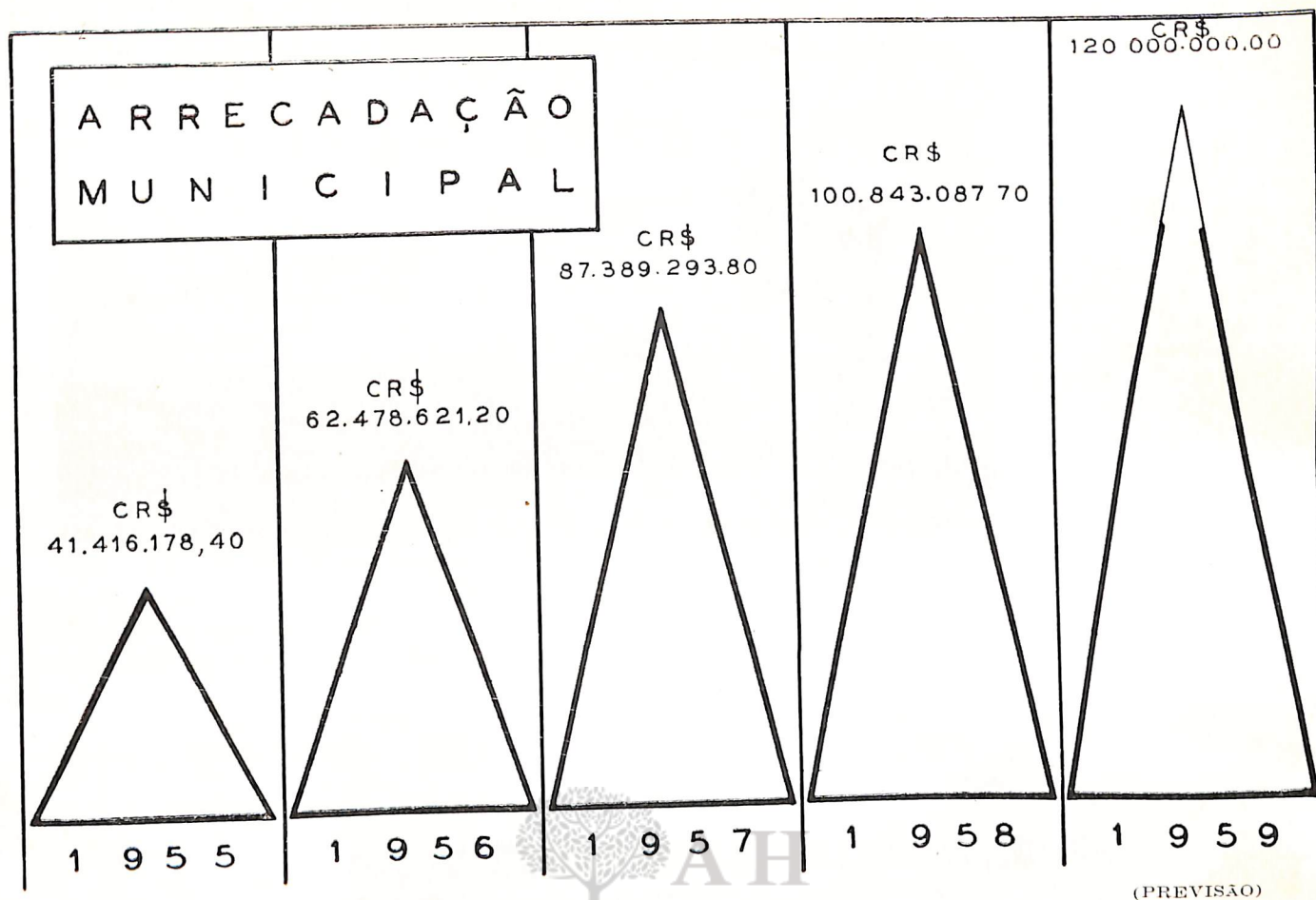
KSB DO BRASIL



INDÚSTRIA
NACIONAL DE
LOCOMOTIVAS
INL LTDA.
(KRUPP)

IDEAL
STANDARD S/A
INDÚSTRIA E
COMÉRCIO





ARRECADAÇÃO MUNICIPAL

A arrecadação municipal desenvolveu-se, no quadriênio 1956-1959, normalmente.

O aumento de ano para ano variou em torno da casa dos 20 milhões. Cumpre ressaltar que, malgrado o que Jundiá representa como fonte inesgotável de inestimáveis riquezas para a União e para o Estado, não amolda para si próprio numerário suficiente às suas necessidades mais prementes.

O expediente da majoração tributária, de que, via de regra, se valem os Prefeitos para atenuar as aperturas administrativas, não foi pôsto em uso. Se, por um lado, essa prática viria resolver os problemas da Prefeitura, por outro, agravaria sobremaneira a economia, não só do comércio e da indústria, como de todo o povo, que, na sua grande maioria, vive de ordenado, nas fábricas e oficinas.

Em 1956, para que os "deficits" não provocassem sérios danos ao Município, o Executivo, de acordo com a lei que o autorizava, abriu concorrência pública para a implantação do cadastro imobiliário

fiscal, mecanização dos serviços de lançamentos, controle de arrecadação e expedição de avisos.

A firma vencedora foi a "Servimec S/A". O serviço de cadastro foi executado durante o ano de 1956. O serviço de lançamentos, controle de arrecadação e expedição de avisos foi feito pelo sistema "Hollerith". Para 1957, os novos lançamentos do Imposto Predial, Imposto Territorial e taxas anexas contribuíram juntamente com o aumento vegetativo e aumento da quota do Estado para um montante de Cr\$ 24.910.672,60 sobre o ano de 1956, contribuindo essa superior a quinze milhões de cruzeiros.

Já, de 1957 para 1958, o aumento foi apenas de Cr\$ 13.453.793,90, uma vez que os lançamentos foram os mesmos, acrescidos apenas dos dos prédios construídos no ano.

Não obstante, prossegue o Município com os desajustes provenientes de impostos desatualizados e taxas deficitárias, nos serviços de abastecimento de água, remoção do lixo domiciliar, conservação de estradas e caminhos, esgoto etc.

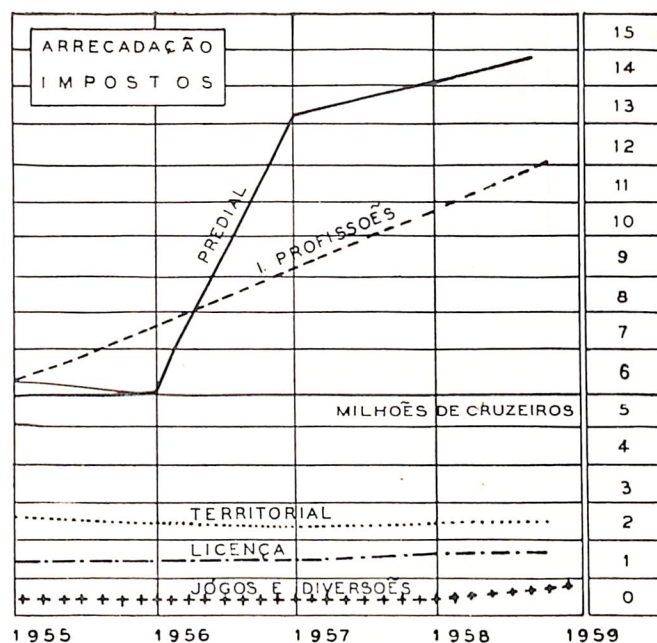
ARRECADAÇÃO DE IMPOSTOS

O gráfico dá idéia de como se processaram as arrecadações de impostos:

O predial aumenta de ano p/ano, devido às novas construções. Em 1957 houve uma ascensão brusca graças à implantação do cadastro imobiliário municipal. Sem aumento no valor da incidência, que é de 6% sobre o valor locativo, foram feitas, no entanto, avaliações dos prédios, baseadas nas suas medições e adotados valores por metro quadrado de construção. Esses valores variam de Cr\$ 500,00 (quinhentos cruzeiros) p/casas operárias não acabadas, até Cr\$ 3.000,00 (três mil cruzeiros) p/residências de luxo. Obteve-se uniformidade de lançamentos e, acima de tudo, justiça fiscal. Levou-se em conta a localização do imóvel, fator esquina, absolutismo e valor locativo mensal. Com essa medida, os impostos de alguns imóveis foram aumentados, outros permaneceram como eram e outros foram diminuídos. Inúmeras construções clandestinas foram lançadas e a arrecadação do imposto predial foi o dobro da arrecadação do mesmo imposto no ano anterior.

Em 1955 foram arrecadados Cr\$ 5 637 490,80. Em 1958 foram arrecadados Cr\$ 14 027 431,70. Em 1959 até outubro foi lançada a importância de Cr\$ 16 219 873,60 e arrecadados até esse mês Cr\$ 13 739 713,70.

A arrecadação do imposto territorial pouco variou de 1955 até 1959. A tabela de valores é a mesma de há muitos anos e o valor do imóvel, p/efeito fiscal, tornou-se irrisório quando aplicada. Nota-se que a arrecadação do imposto territorial tende a baixar, porque a área urbana e a tabela são as mesmas.



Quando é construída uma casa, lança-se o imposto predial e cancela-se o territorial. A arrecadação em 1955 foi de Cr\$ 2 609 599,50 e em 1958 foi de Cr\$ 2 602 031,80. Em 1959 até outubro foram arrecadados Cr\$ 2 327 250,90.

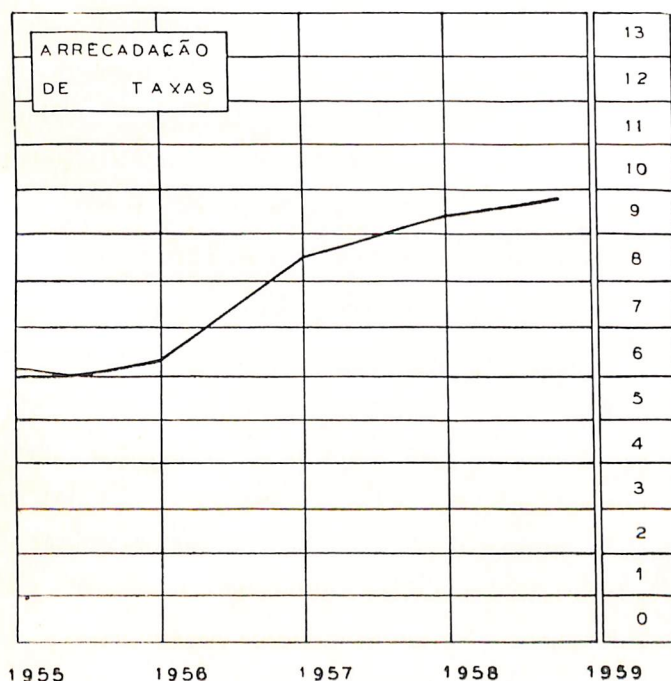
O imposto de Indústrias e Profissões é ascendente de ano p/ano, não só devido à abertura de novas casas comerciais, como ao aumento no volume de negócios e valor das mercadorias. De Cr\$ 6 143 347,80 em 1955 passou a Cr\$ 10 614 914,80 em 1958. Foi lançada a importância de Cr\$ 17 665 467,70 p/1959 e até outubro foram arrecadados apenas Cr\$ 9 240 020,80, o que demonstra a dificuldade do Executivo ao enfrentar compromissos com terceiros, sem arrecadação suficiente, devido à falta de pagamento por parte dos contribuintes.

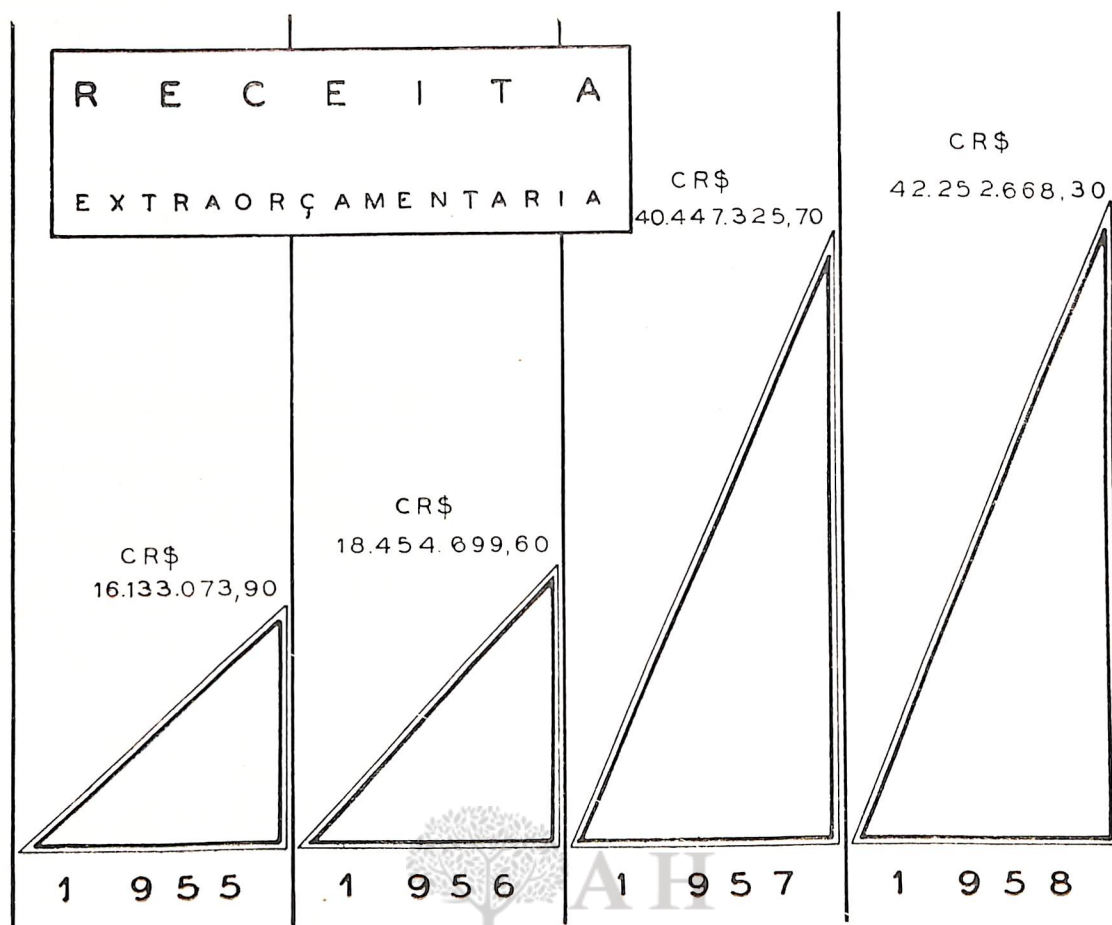
O imposto de licença pouca varia de ano p/ano. Foram arrecadados Cr\$ 1 495 787,90 em 1955. Está prevista arrecadação de Cr\$ 2 300 000,00 em 1959 e foram arrecadados até outubro Cr\$ 1 937 593,90.

O imposto sobre jogos e diversões também é ascendente. Foram arrecadados Cr\$ 442 255,60 em 1955 e deverão ser arrecadados Cr\$ 980 000,00 em 1959. Até outubro já haviam sido arrecadados Cr\$ 768 206,60.

ARRECADAÇÃO DE TAXAS

As taxas municipais acompanham o imposto predial, territorial e de indústrias e Profissões. Nota-se aumento brusco em 1957, devido à implantação do cadastro fiscal. A receita total de taxas em 1955 foi de Cr\$ 5 714 475,70; em 1958 foi de Cr\$ 9 333 350,30 e está prevista arrecadação de Cr\$... 9 810 000,00 p/1959.





RECEITA EXTRAORÇAMENTÁRIA

Neste título incluem-se as quotas de previdência, venda de terrenos a funcionários, auxílios dos governos centrais e de particulares, obras executadas pela Prefeitura Municipal financiadas pelo Governo. Restos a Pagar, Seguros, execução de Guias e Sargetas, Conta Antecipação da Receita e outras não constantes da receita orçamentária.

Varia de ano para ano. A análise do gráfico nos demonstra que, enquanto em 1955 a receita foi de Cr\$ 16 133 073,90, em 1958 foi de Cr\$ 42.252 668,30, devido a vários fatores, dos quais salientamos:

Conta da Antecipação da Receita, que é o levantamento legal de meios, a curto prazo, para se cobrirem despesas nos meses em que não há arrecadação;

obras executadas pela Prefeitura Municipal financiadas pelo Governo do Estado, como a Cadeia e Delegacia de Polícia, Posto de Puericultura do bairro das Pitangueiras, Grupo Escolar "Secundino Veiga"; auxílio do governo federal para Realização da Festa da Uva; Restos a Pagar dos exercícios anteriores, determinados pela falta da arrecadação prevista nos exercícios financeiros.

Espelha-se aqui a atividade do governo municipal no quadriênio ao obter crédito nos estabelecimentos bancários com seu endosso pessoal; ao obter prédios públicos junto ao governo do Estado; ao obter auxílio do governo Federal para a realização de sua tradicional festa e aumento do seu patrimônio imobiliário; ao enfrentar situações econômicas difíceis pela ausência de arrecadação.

A arrecadação da Dívida Ativa se processa, quer por via amigável, quer por meios judiciais.

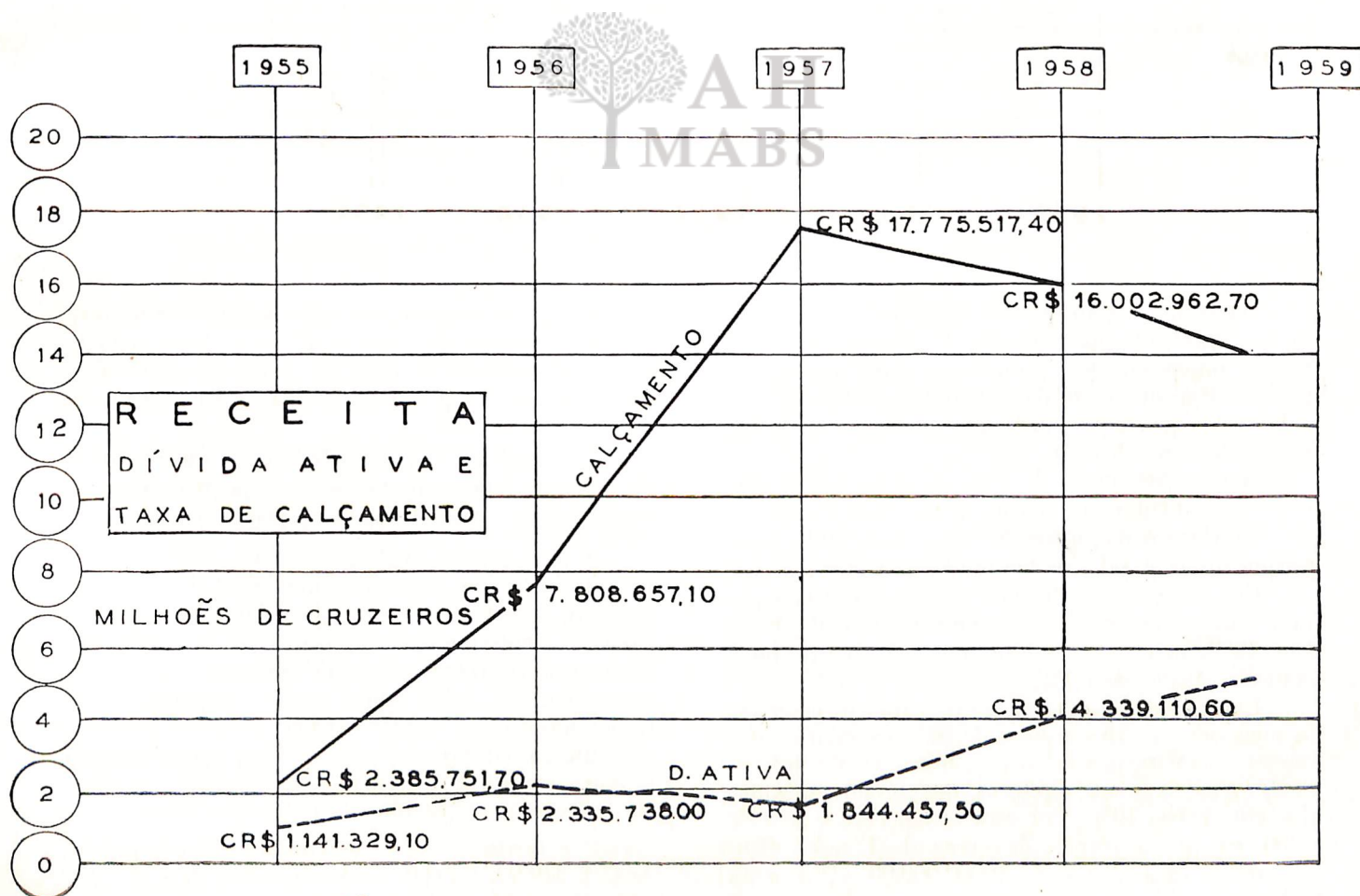
Todos os impostos que deixam de ser pagos no exercício passam para outro como Dívida Ativa. A Prefeitura Municipal promove a cobrança amigável ou, como último recurso, encaminha os débitos à execução fiscal.

Desde 1956 até 1959 foram encaminhados 547 processos ao cartório, dos quais muitos são pagos antes da penhora do imóvel. Outro fator que tem contribuído para o recebimento da Dívida Ativa é a necessidade que tem qualquer proprietário de obter certidão negativa ao vender seu imóvel.

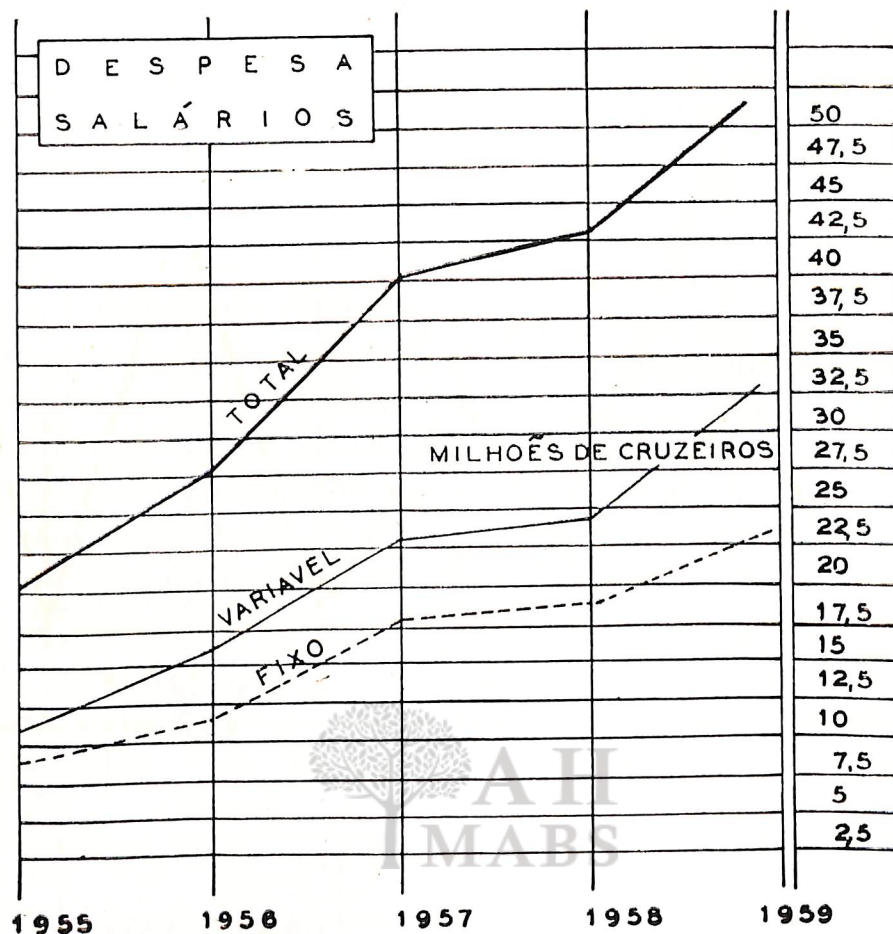
Dessa forma, e também devido ao trabalho eficiente da secção competente na expedição de avisos, a arrecadação atingiu em 1958 a casa dos Cr\$. . . 4 339 110,60, cifra apreciável em confronto com 1955, quando foi de Cr\$ 1 141 329,10.

De acôrdo com a Lei n.º 769/59, a partir de janeiro de 1960, além da multa de 10%, os tributos municipais vencidos ficam sujeitos à multa de mora de 1% ao mês. A cobrança da Taxa de Calçamento também foi intensificada.

Muitos proprietários deixaram de pagá-la no devido prazo, apesar de beneficiados com o melhoramento, acarretando desequilíbrios orçamentários. O gráfico mostra que em 1956 e 1957 houve ascendência na arrecadação, devido à grande área calçada e ao grande volume de avisos expedidos, mas que, entretanto, representam 2/3 do que deveria ter sido arrecadado. Em 1958 mais se agravou a situação, por ter sido arrecadada apenas a metade da quantia devida pela Prefeitura aos portadores de títulos referentes ao serviço executado.



DESPESAS



As despesas com salários aumentam de ano para ano, motivadas pela adoção das novas tabelas de salário mínimo e pela compreensão que o Legislativo e o Executivo têm das dificuldades a serem vencidas pelos servidores municipais, ante a alta desenfreada do custo de vida.

Nada mais justo do que, embora aquém das reais necessidades, os salários serem majorados.

Recebemos das mãos do nosso digno antecessor orçamento com salários majorados em 26%.

Em 1956, com a decretação de novas bases para o salário mínimo, houve aumento de mais 40%. Em 1959, com novo salário mínimo, houve novo aumento médio de 60%.

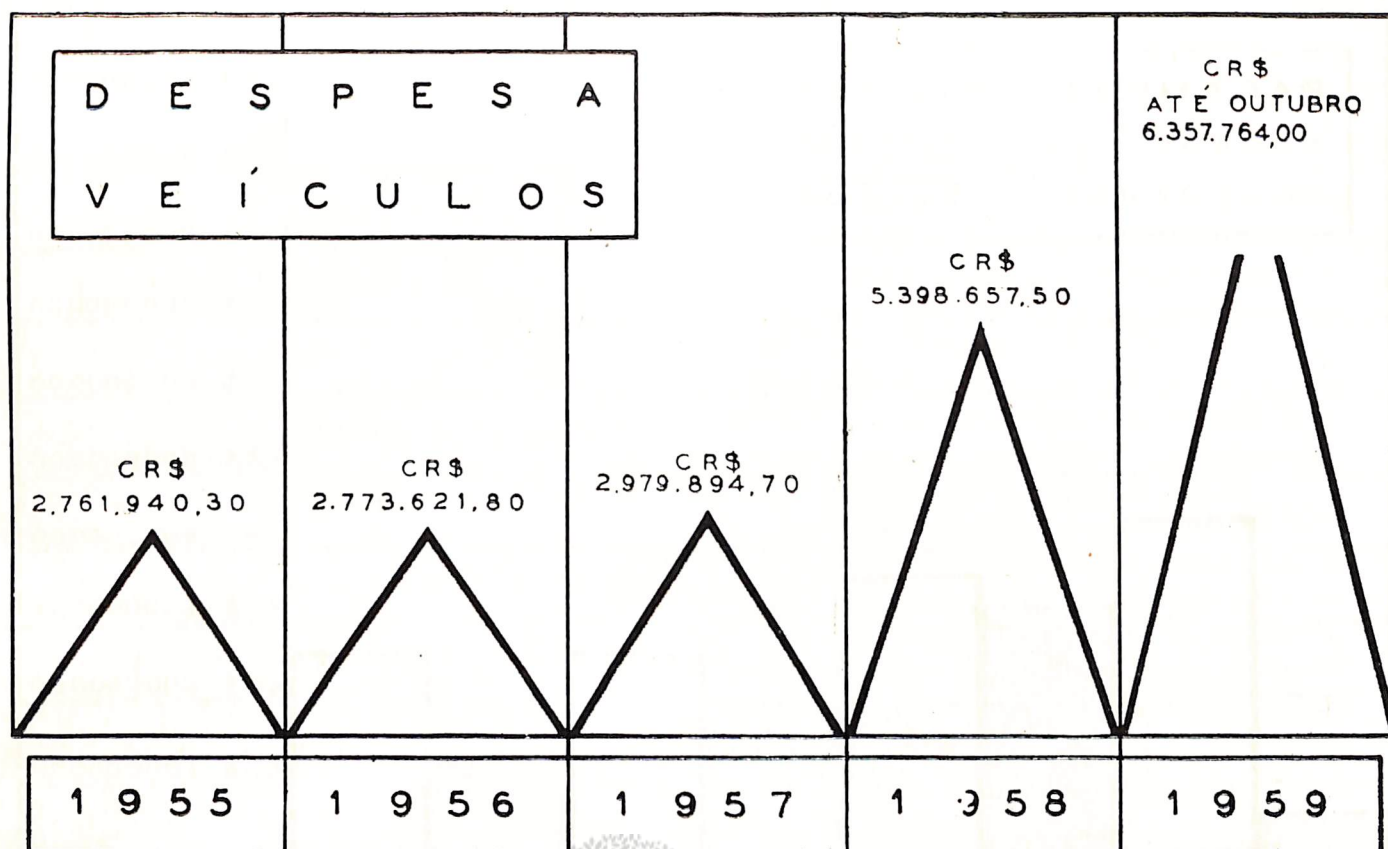
Em virtude da falta de meios para enfrentar essa nova despesa, elevaram-se de 60% os salários dos que recebiam salário mínimo e, numa escala descendente, chegou-se aos diretores, que foram aumentados em apenas 10%. Por esta razão, para o ano de 1960, em que a receita da quota do Estado ultrapassará a casa dos Cr\$ 50 000 000,00 (Cinquenta milhões de cruzeiros), foi aprovada nova tabela, rea-

justando-se os salários dos que foram sacrificados, isto é, o inverso da Tabela anterior. Essa medida tornou-se necessária, para se evitar desequilíbrios futuros e para recolocar na devida escala de padrões os níveis salariais.

As despesas com obras públicas ocupam lugar de destaque, apesar de não terem sido realizadas algumas obras constantes da nossa plataforma eleitoral.

A situação anormal que o País atravessa não permite incluir no orçamento municipal dotações capazes de solucionar grande parte das exigências urbanas. No entanto, a administração 1956-1959 dedicou-se à realização de obras essenciais à vida no município, tais como água, esgoto, calçamento, estradas municipais, pontes urbanas e rurais, galerias, saneamento, ensino etc., realizando-as com economia e apuro técnico e enfrentando dificuldades de toda sorte. Não se construiu obra desnecessária.

Nos quatro anos, a arrecadação municipal foi de Cr\$ 349 937 230,60. Gastou-se cerca de Cr\$ 145 874 529,30 em obras públicas.



DESPESAS COM VEICULOS

Os veículos da P.M. são em número de 35, destinados aos mais diversos serviços. Mantêm-se em forma, graças aos cuidados dos motoristas e à pronta assistência mecânica dispensada, em oficina própria, por nós montada em nossa 1.^a gestão.

Verifica-se que, enquanto em 1955-1956 e 1957 as despesas permaneceram quase as mesmas, em 1958 quase dobraram e em 1959 quase triplicaram, por causa do aumento vertiginoso e inacreditável das peças, dos pneus, da gasolina, do óleo lubrificante, do óleo diesel etc.

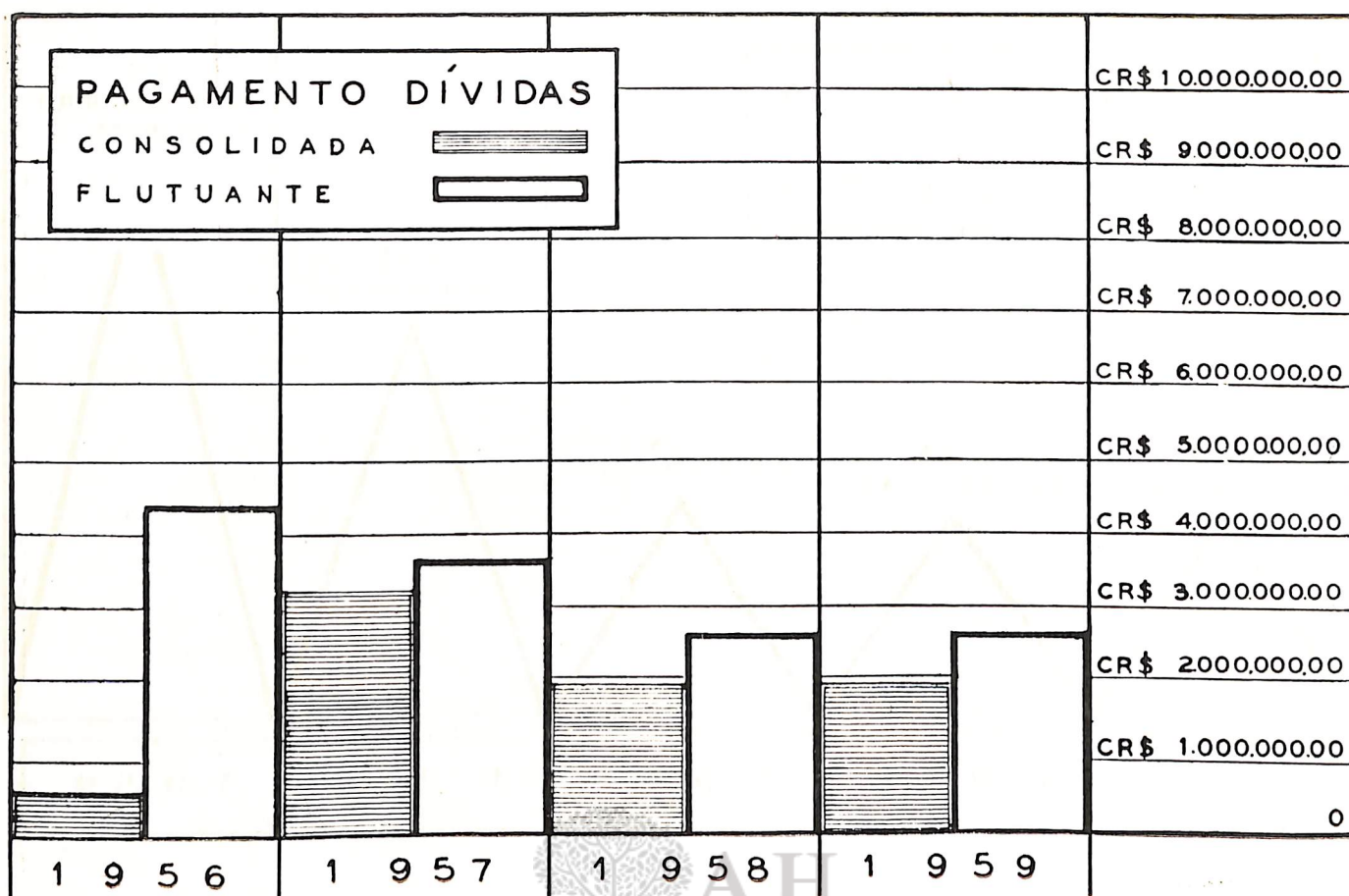
Enquanto em 1956 a gasolina custava Cr\$ 5,10 o litro, em 1959 custa Cr\$ 9,70. Enquanto um pneu

750 x 20 de 10 lonas em 1956 custava Cr\$ 5 468,00 em 1959 custa Cr\$ 11 580,00.

No entanto, a arrecadação da taxa de conservação de estradas de rodagem permanece a mesma desde 1955, isto é, em média, de Cr\$ 800 000,00 por ano.

A taxa de remoção de lixo, cobrada desde 1955 à razão de Cr\$ 100,00 por ano, deu uma arrecadação de Cr\$ 1 248 100,40 até outubro de 1959.

A coleta é realizada por veículos motorizados sujeitos a conservação rigorosa. Os gastos são ascendentes tanto de peças e gasolina como de salários e a arrecadação não cobre sequer 1/3 dos mesmos. E assim sucede com outras taxas.



A dívida consolidada do município monta em Cr\$ 16.072.486,90 devido a empréstimos realizados em 1943, 1947 e 1950. Dêsses empréstimos a longo prazo, foram amortizados, nos quatro anos, até Outubro de 1959, dentro dos vencimentos legais, cerca de Cr\$ 1.626.855,40, e foram pagos Cr\$ 6.086.402,40 correspondentes a juros, de acôrdo com os contratos.

Quanto à dívida flutuante, compreende outros empréstimos a curto prazo, como os de 1950 e de 1952, num total de Cr\$ 9.036.642,10. Foram amortizados nos quatro anos, até Outubro de 1959, Cr\$ 6.866.055,80 e pagos Cr\$ 6.510.046,90, correspondentes a juros.

Portanto, nos 4 anos, até Outubro de 1959, entre dívida consolidada, dívida flutuante e despesas referentes a ambas, em amortizações e juros, foram pagos Cr\$ 21.101.453,50.

A P.M. executou cêrca de Cr\$ 100 253 340,60 em calçamento e Cr\$ 4 353 280,80 em rêde de esgôto. Pagou as obras com títulos, resgatáveis em dois anos, de acôrdo com as leis n.ºs 375 e 374/55.

Apesar de não receber dos contribuintes, dentro dos prazos legais, as taxas devidas ao serviço, foi saldando êsses compromissos com dificuldades.

O alto espírito de compreensão dos seus portadores permitiu o adiamento dos vencimentos e deu oportunidade à administração pública de saldar outros compromissos urgentes, dos quais o pagamento de salários era o mais sério.

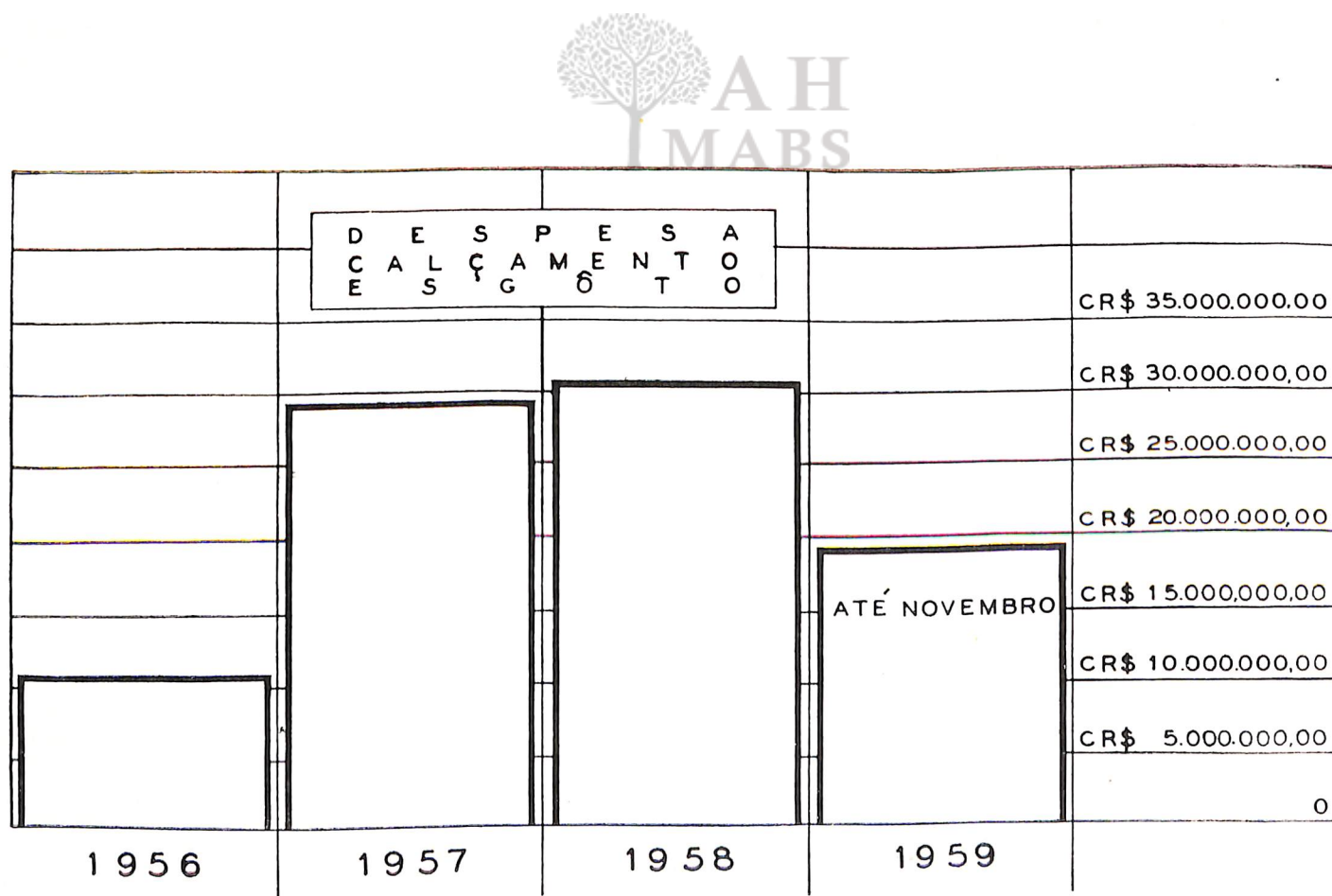
A tolerância e o patriotismo dêsses homens deram a Jundiá nova feição urbana e possibilitaram o desenvolvimento formidável dos bairros periféricos.

Desse montante de Cr\$ 104 606 621,40 a Prefeitura tinha a pagar, até 30 de Outubro, apenas Cr\$

13 795 386,80 em promissórias referentes ao serviço de calçamento e Cr\$ 798 430,80 referentes ao serviço de execução da rêde de esgôto, vencíveis de 1960 em diante.

Cumpre-nos frisar que a Prefeitura tem a receber, de contribuintes em atraso, referentes a taxa de execução de calçamento, Cr\$ 23 734 223,30 e referente à taxa de execução da rêde de esgôto, Cr\$ 3 226 380 50. Isso vem atestar uma situação financeira magnífica, pois permite fácil resgate das promissórias e dá um saldo de Cr\$ 12 366 786,20.

Êste resultado mostra que a administração 1956-1959 pagou quantia igual ao saldo, em serviços de interêsse coletivo, e não foi reembolsada pelos que se beneficiaram com tais melhoramentos, como determina a lei. A falta dessa quantia, coberta com outras arrecadações, adiou a realização de outras obras públicas, como é natural.

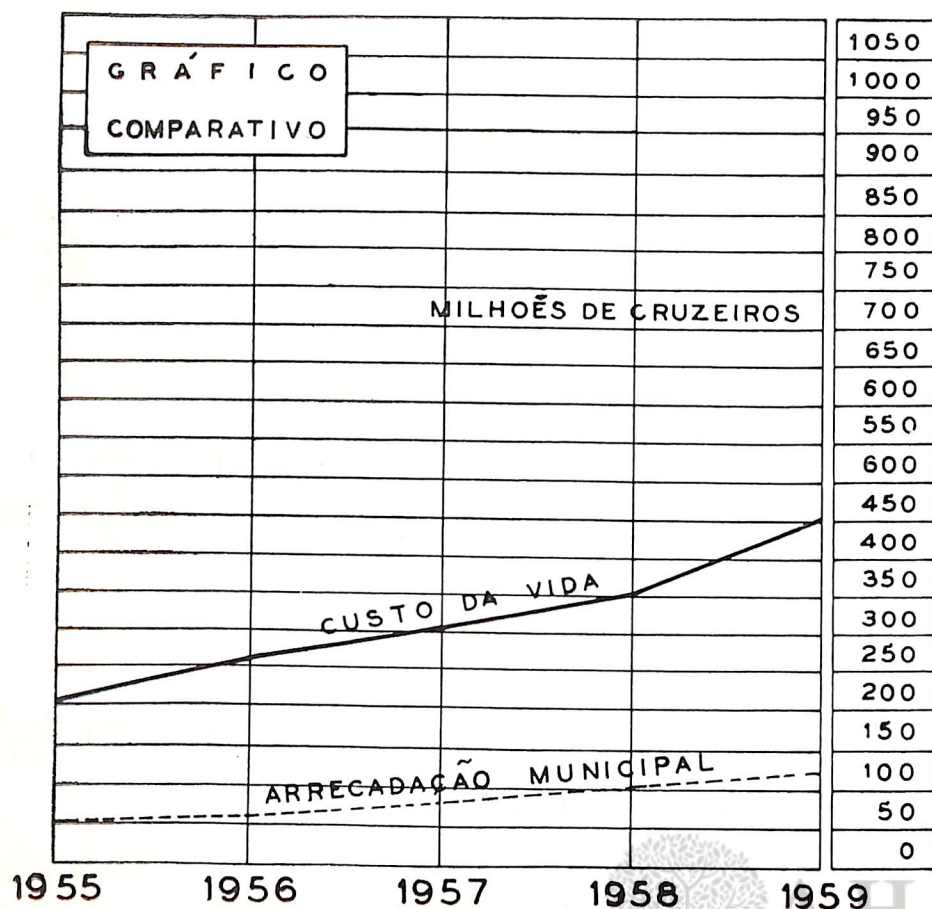


1955	RECEITA	
	DESPESA	
1956	RECEITA	CR\$ 7.808.657,10
	DESPESA	CR\$ 10.228.463,60
1957	RECEITA	CR\$ 17.775.517,40
	DESPESA	CR\$ 28.193.039,60
1958	RECEITA	CR\$ 16.002.962,70
	DESPESA	CR\$ 29.833.462,90
1959	RECEITA	CR\$ 12.977.833,00
	DESPESA	CR\$ 19.433.072,80

GRÁFICOS COMPARATIVOS

O exame dos gráficos comparativos dá idéia das dificuldades e percalços enfrentados pela administração municipal no quadriênio 1956-1959. O 1.º mostra os "déficits" devidos às taxas de calçamento. A Receita refere-se ao pagamento por parte dos munícipes, das taxas de execução de pavimentação, e a despesa refere-se ao pagamento, por parte da Prefeitura, dos títulos correspondentes aos gastos com o serviço. Em todos os anos houve **déficits**, cobertos à custa de sacrifícios, de economias e de adiantamento na execução de novas obras públicas.

Essa desproporção, se persistir, colocará, dentro de pouco tempo, a administração municipal em sérios embarços.



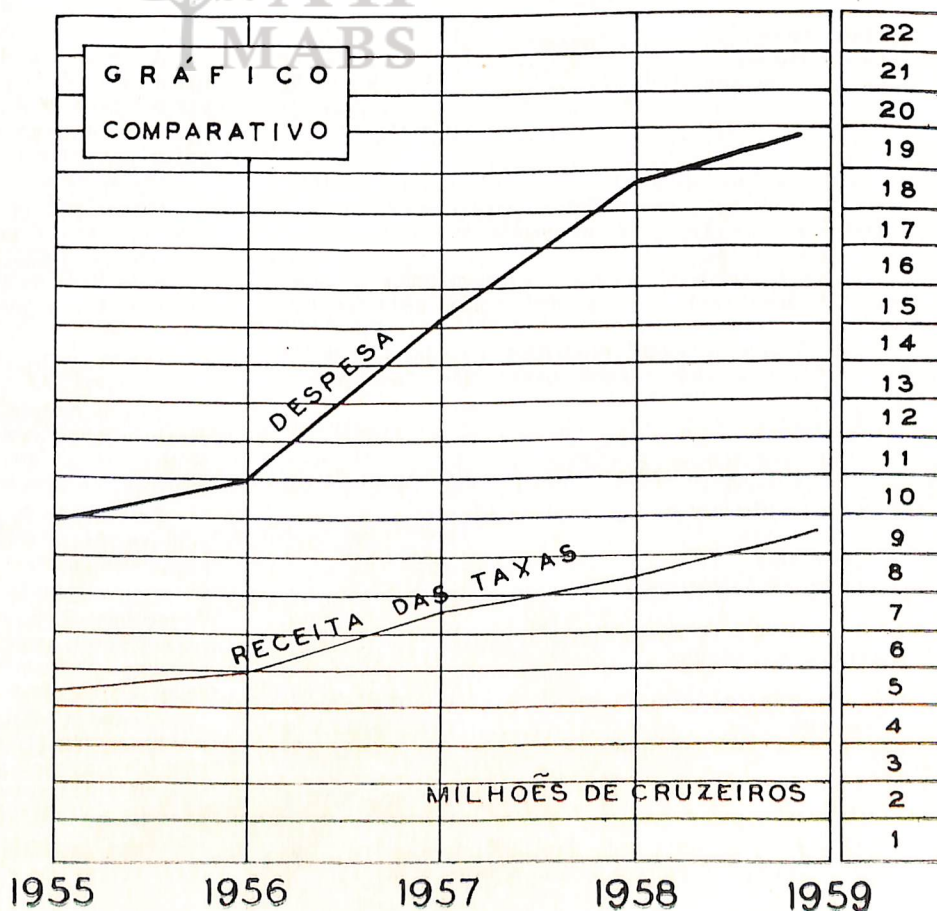
O segundo gráfico refere-se à elevação do custo de vida em confronto com a arrecadação municipal. Os dados sobre o custo de vida foram obtidos na Divisão de Estatística e Documentação Social do Departamento de Cultura da Prefeitura de São Paulo e dão como base a média dos preços de 1951 igual a 100. Em 1956 essa média elevou-se a 260 e em agosto de 1959 a 507.

Portanto, de 1951 a 1956, o aumento do custo de vida foi de 2,6 vezes ao passo que, de 1951 a 1959, foi de 5,7 e, de 1956 a agosto de 1959, foi de 2,47.

A arrecadação Municipal, enquanto isso, cresceu de Cr\$ 62 478 621,20 em 1956 para Cr\$ 77 128 480,40 em Agosto de 1959, o que equivale a um aumento de 0,19 e, de 1956 para dezembro de 1959, deverá ser de 1,95.

O terceiro gráfico mostra a relação entre a arrecadação total das taxas e as despesas que deveriam ser cobertas com essa arrecadação.

O desencontro é grande e vê-se que o *deficit* atinge a casa dos Cr\$ 12 717 734,50 em 1958, despesa essa coberta com a arrecadação de impostos. Nunca será demais frisar esse *deficit*. A taxa deveria cobrir a despesa para a qual foi arrecadada. Com o aumento do custo das utilidades e da mão de obra, todos os anos elas deveriam ser atualizadas. Essa medida não foi tomada pela administração 1956-1959, por contribuir para o aumento de custo de vida.



SITUAÇÃO FINANCEIRA 1956-1959

Quando recebemos o governo das mãos do nosso digno antecessor, encontramos, entre os encargos naturais, como dívida consolidada, dívida flutuante etc., os encargos sob a rubrica de "restos a pagar", que foram despesas efetuadas e não pagas nos exercícios de 1953, 1954 e 1955, referentes a fornecedores diversos, Cia. de Eletricidade São Paulo e Rio, auxílios e subvenções, CAP dos Ferrovários da C. P., abono de Natal aos funcionários Municipais etc., num total de Cr\$ 12.499.452,10.

Diversos fatores determinaram que essas contas passassem para o exercício de 1956.

Aceitamos o fato com naturalidade, uma vez que, além de legal, houve de fato a falta de arrecadação de Cr\$ 7.783.821,60 sobre o orçado.

Igualmente, como na atual administração, as dificuldades encontradas no decorrer do quadriênio foram desanimadoras, superadas à custa de sacrifícios e de trabalho árduo.

Apresentamos, assim, um relato de como se processaram receita e despesa no quadriênio e das dificuldades encontradas.

Com taxas deficitárias, com um montante respeitável de recebimentos atrasados, com uma elevação de salários e preços de materiais de construção e peças assustadoramente alarmantes, chegamos ao resultado financeiro que abaixo resumimos:

Dívida Consolidada	Cr\$ 15.602.413,70
Dívida Flutuante	Cr\$ 8.277.524,90
Restos a Pagar até 31/10/59	Cr\$ 21.361.951,30
Total	Cr\$ 45.241.889,90

A dívida consolidada refere-se aos empréstimos contraídos a longo prazo, juros módicos, cujos vencimentos se estendem a 1973. Todos os pagamentos de amortizações e juros estão em dia.

A dívida flutuante refere-se a empréstimos a curto prazo. A amortização e juros estão sendo liquidados nos vencimentos.

Os "Restos a Pagar" referem-se a contas não pagas nos exercícios anteriores e são provenientes do seguinte:

Auxílios e Subvenções

CAP. dos Ferrov. e Empreg. em Serviços Públicos (p/ empregador);
Cia. de Eletricidade São Paulo e Rio;
Fornecedores;
SAMDU;
Corpo de Bombeiros.

Essas contas deixaram de ser pagas devido à falta de recebimentos referentes a:

Impostos e taxas atrasados	Cr\$ 15.758.598,30
Calçamento	Cr\$ 23.734.223,30
Execução da Rede de Esgotos	Cr\$ 3.226.380,50
Total	Cr\$ 42.719.202,10

O prazo para pagamento da Dívida Consolidada e da Dívida Flutuante é longo e pouco representa, anualmente.

As contas relacionadas em "Restos a Pagar" tiveram a sua origem em 1953. Auxílios e Subvenções não foram pagos, porque todos os anos há "déficits" nas arrecadações.

Com a CAP. dos Ferrov. e Empreg. em Serv. Públicos existe um convênio para liquidação do débito em prestações mensais. Além disso a Prefeitura tem pago pontualmente as quotas, devidas pelos empregados, dos meses não incluídos no convênio e está em atraso com a quota devida pelo empregador.

Com a Cia. de Eletricidade São Paulo e Rio existe um débito atrasado referente a fornecimento de energia elétrica e outras despesas. A Prefeitura tem a sua "Quota atribuída ao Município, de acordo com o artigo 15, item III, § 2.º da Constituição Federal" — Imposto único sobre Energia Elétrica — e espera recebe-lo para fazer acerto de contas. Está em dia com os vencimentos mensais, referentes à iluminação pública, conservação etc.

A Prefeitura deve a alguns fornecedores, cujas compras são feitas a 60 ou 90 dias e constantemente liquida-as.

De acordo com o convênio firmado com o SAMDU, a Prefeitura deve pagar Cr\$ 60,00 (sessenta cruzeiros) por atendimentos aos chamados de pessoas não contribuintes a qualquer Instituto ou Caixa de Previdência Social.

Desde a sua instalação em Jundiaí, não foram pagas as quantias devidas. Este Executivo está tentando o cancelamento da dívida junto ao Governo Federal e a assinatura de novo convênio, em outras bases.

A Prefeitura deve pagar anualmente ao Governo do Estado, de acordo com o convênio firmado entre as partes, Cr\$ 340.000,00 (trezentos e quarenta mil cruzeiros), referente ao Destacamento do Corpo de Bombeiros. Promove acerto de contas ao receber do Estado a quota de 30% do excesso de arrecadação.

Vemos, portanto, que a situação da Prefeitura é esplêndida. Está com o pagamento do funcionalismo em dia; tem a receber Cr\$ 42.719.202,10 referente ao Calçamento, Execução da Rede de Esgotos e outros impostos e taxas atrasados, e, tem a pagar Cr\$ 21.361.951,30, dos quais metade depende de acertos de contas com os credores.

Denunciamos, no fim do nosso Governo, o contrato com a "Servimec S/A.

Nós o fizemos, porém, apenas com o intuito de não deixar o nosso sucessor ligado a sistemas que pusemos em prática com o fito de mecanizar o serviço de lançamentos, expedição de avisos e controle de arrecadação.

Em virtude do custo elevado das máquinas da "IBM", e mesmo do seu aluguel, optamos pela contratação do serviço através de concorrência pública.

Com essa denúncia de contrato, cessa apenas o serviço de mecanização sistema "Hollerith" — As fichas de cadastro continuam as mesmas e o sistema de lançamento, também o mesmo. Os cartões perfurados "Hollerith" foram guardados e podem ser utilizados a qualquer momento.

Quanto à eficiência do serviço, basta atentar para os resultados obtidos na arrecadação do ano de 1957, pois, além de corrigir injustiças fiscais, foram cadastrados imóveis até então ignorados.

Chegamos ao fim do nosso mandato com esse resultado financeiro invejável e conseguimos dar a Jundiaí inúmeras obras necessárias e imprescindíveis ao seu desenvolvimento.

FUNCIONALISMO MUNICIPAL

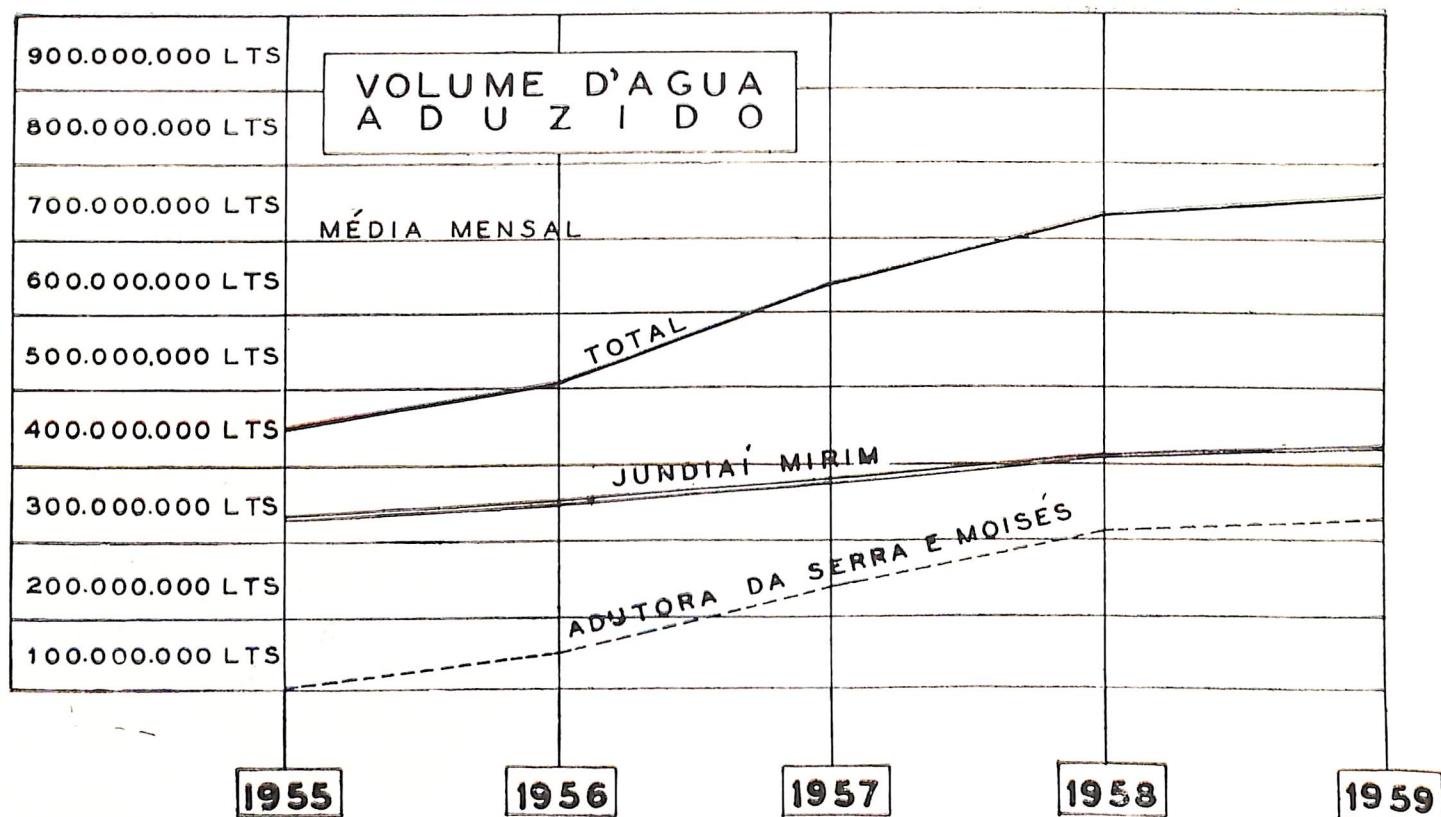
Ao funcionalismo municipal, a quem o Executivo deve grande parte das suas realizações, com satisfação pudemos retribuir, pelo seu acendrado amor e dedicação à causa pública, promulgando as leis N.º 537 e 557, respectivamente de 3 de Dezembro de 1956 e 10 de Abril de 1957, que consubstanciam o Estatuto dos Funcionários Públicos Municipais, garantindo-lhes a estabilidade.

Além dos três reajustes de vencimentos, que montaram em 126%, foi aumentado o salário-família, que passou de Cr\$ 50,00 para Cr\$ 200,00. Foi instituído, para o funcionalismo em geral (pessoal fixo e variável), o auxílio maternidade, que é pago na base de Cr\$ 3.000,00, devidamente regulamentado por lei.

Foi esta uma contribuição que lhes prestamos prazerosamente, com o fito de melhorar os vencimentos e as vantagens que vinham percebendo, em contrastante grau de inferioridade ante os servidores do Estado e da União.

Assim, se por um lado tivemos o gravame econômico, criando maiores dificuldades à nossa administração, pudemos sentir, por outro, satisfação em ter cometido um ato de justiça e equidade, favorecendo os que, realmente, foram os artífices das realizações.

As nomeações e promoções foram processadas de acordo com a lei 537, de 3 de Dezembro de 1956, artigo 52, por uma Comissão de funcionários, designados por portaria, que estudaram o assunto, objeto do relatório entregue ao Executivo.



SERVIÇO DE ÁGUA

O magno problema do Município e, por conseguinte, o mais importante que o Executivo enfrentou neste quadriênio foi o da captação, tratamento e distribuição de água à população.

O desenvolvimento de Jundiaí traz, como é natural, um maior consumo do precioso líquido. Novos bairros, novas casas, novas fábricas, consomem por ano, a mais, cerca de 800 milhões de litros em relação ao ano anterior.

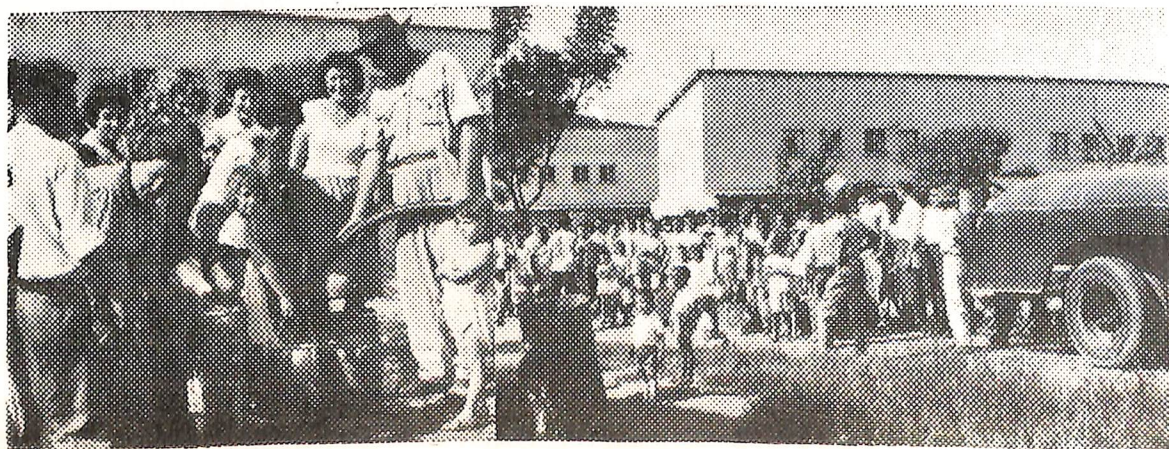
O poder público, com receita deficitária, luta arduamente para satisfazer essa demanda.

O serviço executado no quadriênio 1956-1959 foi levado a cabo com reais benefícios para a popula-

ção, muito embora não corresponda às totais necessidades de Jundiaí. O problema será resolvido através de empréstimos, uma vez que as obras necessárias à total solução ultrapassam a casa dos 30 milhões de cruzeiros.

Em janeiro de 1956, quando tomamos posse, encontramos o serviço de abastecimento de água nas seguintes condições:

1) — **JUNDIAÍ-MIRIM**: Na estação de captação, situada no Horto Florestal, em terrenos da Cia. Paulista de Estrada de Ferro, às margens da antiga estrada de rodagem para Campinas, estavam



em funcionamento 3 bombas de recalque, com capacidade de 130 litros por segundo.

Essas bombas aduziam à estação de Tratamento, situada na Vila Leme, defronte ao cemitério, cerca de 11 milhões de litros por 24 horas.

Essa água era tratada e distribuída às populações da Rua Marechal Deodoro da Fonseca, Av. Dr. Cavalcanti, Ponte de São João, Colônia, Vila Arens, Vila São Bento, Rua Brasil, Rua São Paulo, Agapeama, Pitangueiras, Av. Paulo Penteado e Rua Pirapora.

Esse serviço foi inaugurado em 1950, quando da nossa primeira gestão. Cumpre ressaltar que as três bombas trabalham ininterruptamente, dia e noite, sem descanso, e não raro, acidentes vários paralisavam uma ou mais delas. Sem maquinaria de reserva, imediatamente a falta de água se fazia sentir.

Os dados de 1955 nos dão idéia dessa deficiência. Em Junho o fornecimento de água foi de 279 milhões de litros, enquanto que em Maio havia sido de 325 milhões de litros, em Julho ascendeu a 324 milhões e em Agosto a 336 milhões.

2) — *ADUTORAS DA SERRA DO JAPÍ*: Serviço executado nos fins do século passado, mantém-se indispensável até hoje. Da serra do Japí, através de 2 adutoras de aço e ferro fundido de 10 polegadas e 8 polegadas respectivamente, chegam aos reservatórios do alto do Anhangabaú 80.000 litros por hora ou 1.920.000 litros por dia.

3) — *MOISÉS*: No correjo do Moisés havia uma bomba, que, ligada ao cano de 10 polegadas da Serra do Japí que por ali passa, aduzia ao reservatório do alto do Anhangabaú cerca de 20 litros por segundo ou 1.728.000 litros por dia.

Do reservatório do alto do Anhangabaú essa água era distribuída ao centro da cidade, Praça da Bandeira, Anhangabaú, Altos de Vila Progresso, Rua do Retiro, etc.

4) — Outra adutora de 5" traz 5 litros por segundo, ou 432.000 litros por dia, de um córrego situado no sopé da Serra do Japí e serve ao reservatório que distribui água às fábricas Japí e Vigorelli, ao Convento das Carmelitas e adjacências.

Encontramos, portanto, um volume total de 15 milhões de litros por 24 horas ou 5,4 bilhões de litros por ano.

Inútil é reafirmar que esse volume estava muito aquém do consumo da população, principalmente nos dias quentes.

AMPLIAÇÃO DO SERVIÇO

Conhecida a situação, iniciamos a luta para a solução do problema, tendo em vista os poucos recursos de que dispúnhamos e a urgência na execução das obras. Concluímos o nosso mandato com as seguintes realizações no serviço de água.

1) — *JUNDIAÍ-MIRIM*: Foi construída pequena represa para decantação e repouso da água do rio do mesmo nome. Foi colocado um cano de 10 polegadas do ponto de captação aos poços de sucção.

Paulatinamente, foram substituídas as 3 bombas existentes por outras, modernas, com capacidade de 58 litros por segundo. Foram assentadas mais duas com igual capacidade.

Com esse conjunto, melhoramos a adução, que, de 11 milhões de litros, passou a ser 16,5 milhões de litros por 24 horas.

Em virtude da não substituição da adutora de 16 polegadas, que conduz água da estação de bombas do Rio Jundiaí-Mirim no Horto até a estação de Tratamento na Vila Leme, por outra de maior capacidade, as cinco bombas não podem funcionar ao mesmo tempo, por motivos técnicos, não permitindo, por conseguinte, maior adução. Dessa forma, uma bomba permanece de reserva, permitindo descanso em rodizio e pronta ação, nos casos de acidentes, sem prejuízo no fornecimento, como antigamente sucedia.

Fizemos equipar a estação de captação com dois motores de reserva e dois transformadores.

Como detalhe curioso dessa nova situação, cumpre salientar que as novas bombas em funcionamento estão sendo acionadas pelos mesmos motores de 100 HP que movimentavam as antigas, aduzindo 50% a mais, com o mesmo dispêndio de energia elétrica.

Outro fato interessante a salientar é o que respeita à decantação prévia na pequena represa. Essa prática trouxe para a Prefeitura economia nos gastos de sulfato de alumínio, devido à menor quantidade de impurezas aduzidas.

O gasto de sulfato de alumínio médio por mês em 1955 foi de 5.620 quilos para 330 milhões de litros de água. Em 1958, apesar das chuvas abundantes, o consumo médio mensal foi de 5.800 quilos para 495 milhões de litros de água.

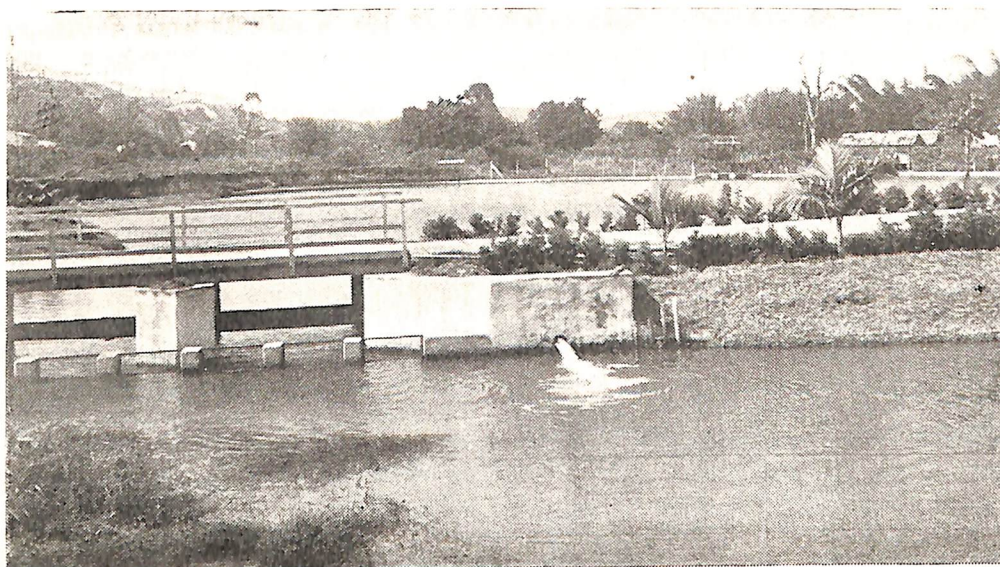
Para a estação de Tratamento, adquirimos moderno clorador, destinado à esterilização da água a ser consumida.

2) — OBRAS NO CÓRREGO DO MOISÉS:

Em terrenos cedidos pelos Srs. Ambrósio Castaldi e Carlos Martin, num gesto de elevada compreensão, espírito público e desprendimento, construímos em 1956, em curto espaço de tempo e em época imprópria para construção, qual seja a das chuvas, uma represa com capacidade para 10 milhões de litros, concluída a tempo de evitar séria crise no abastecimento.

Em construções próprias, também realizadas nessa época, foram assentadas, paulatinamente, três bombas com capacidade de 58 litros por segundo, uma das quais permanece de reserva e as outras duas aduzem cerca de 10 milhões de litros por 24 horas ao reservatório do alto do Anhangabaú.

Em 1955, com sucção direta do córrego, a única bomba instalada aduzia 1,7 milhões de litros por 24 horas.



REPRESA DO MOISÉS

Para conduzir esse volume de água da represa do Moisés aos reservatórios do alto do Anhangabaú, foi colocada uma adutora de tubos de ferro fundido de 10" de diâmetro numa extensão de 1.600 metros.

Nos reservatórios do alto do Anhangabaú, foi instalado um aparelho clorador moderníssimo, capaz de esterilizar todo o volume de água proveniente das adutoras da Serra e do Moisés, num total de 12 milhões de litros, antes do fornecimento à população.

Em conclusão, em 1955 o volume total de água recebido era de 15 milhões de litros por 24 horas. Hoje é de 29 milhões de litros por 24 horas.

BOMBAS PARA REFÔRÇO DE PRESSÃO

A água fornecida à população, apesar de suficiente, não atingia vários pontos da cidade por falta de pressão. Eram os bairros da Colônia, Agapeama e adjacências.

Para atenuar a situação, foram construídos, nas partes baixas onde existe pressão, dois reservatórios enterrados, um para cada bairro. Por meio de bombas de recalque, instalados em prédios próprios, in-

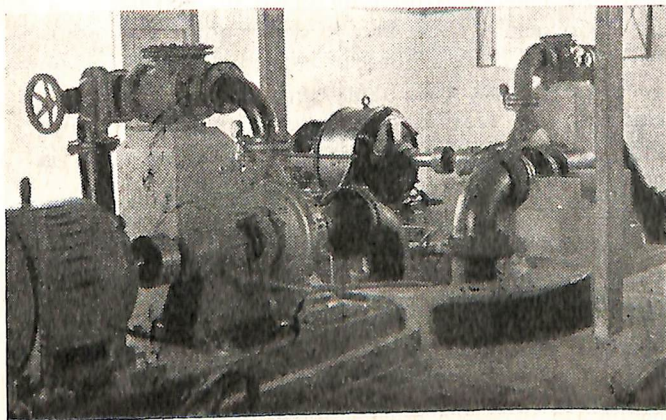
jeta-se água na rede existente, obtendo-se pressão suficiente e, por conseguinte, água em todas as casas, anteriormente mal servidas.

Essa, como dissemos, é uma solução alcatória, de vez que o problema da água só será resolvido definitivamente por via de empréstimos, dos quais um, de 16 milhões de cruzeiros, já foi assinado com a Caixa Econômica no Governo do Senhor Doutor Jânio da Silva Quadros.

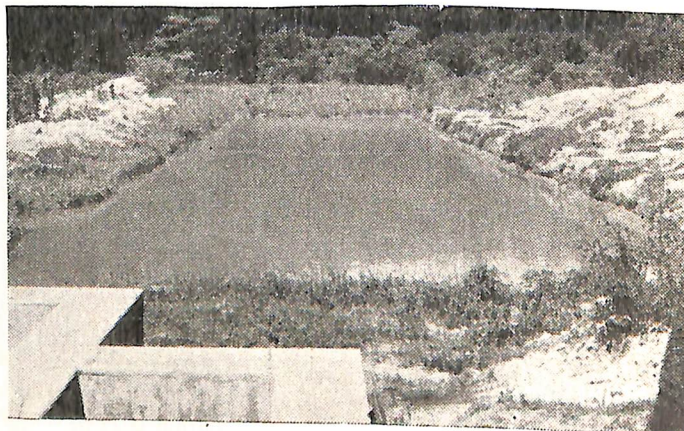
NOVAS REDES

No quadriênio 1956-1959 estendemos a rede de abastecimento a várias ruas e bairros, num total de:

10"	—	1.600	metros lineares.
4"	—	1.750	" "
3"	—	365	" "
2 1/2"	—	3.958	" "
2"	—	7.090	" "
1 1/2"	—	657	" "
1"	—	804	" "
3/4"	—	1.158	" "
1/2"	—	691	" "



BOMBAS — VISTA PARCIAL



REPRESA DO JUNDIAÍ MIRIM

Além desse serviço, temos a registrar inúmeras reparações nas adutoras de 16", 10" e 8".

A sub-adutora, que vai dos altos do Anhangabaú aos altos da Vila Progresso, é de cimento, com diâmetro de 8", colocada em 1938. Devido a vários fâtores, têm-se registrado inúmeras rupturas em toda a sua extensão, exigindo reparações constantes e até substituição de longos trechos por canos de ferro fundido. Foram substituídos cerca de 750 metros lineares.

Outro serviço de grande monta foi realizado por ocasião do asfaltamento em diversos bairros, como Vila Joana, Anhangabaú, Vila Arens e Vila Graff.

Foi necessário colocar rêdes de água na calçada, a fim de se evitarem danos futuros nos leitos pavimentados. Esses gastos não foram computados no serviço de pavimentação, e portanto, não reembolsados.

Durante o quadriênio foram realizados inúmeros serviços de reparos, vazamentos e substituições de canos, pequenas obras etc.

Deixamos registrado o zelo e o carinho com que os funcionários encarregados do serviço de bombas e adutoras, da rede e manobras, de tratamento e distribuição se empenharam, dentro de suas funções.

Verdadeiros heróis incógnitos, muitas vezes, mesmo criticados, passaram dias e noites sob a inclemência do tempo, reparando linhas, adutoras, bombas etc., compenetrados de suas responsabilidades e com acendrado amor à sua cidade.

Tôdas as obras realizadas no serviço de água, dentro do quadriênio 1956-1959, foram pagas por verbas orçamentárias próprias, sem auxílio de empréstimos.

PREVISÃO PARA O FUTURO

A afluição progressista do município de Jundiaí se processa em ritmo acelerado, com o nascimento, por todos os quadrantes, de núcleos demográficos, que vão se transformando, da noite para o dia, em povoados e vilas de maior importância, requerendo, como benefício de primeira grandeza, o serviço de água.

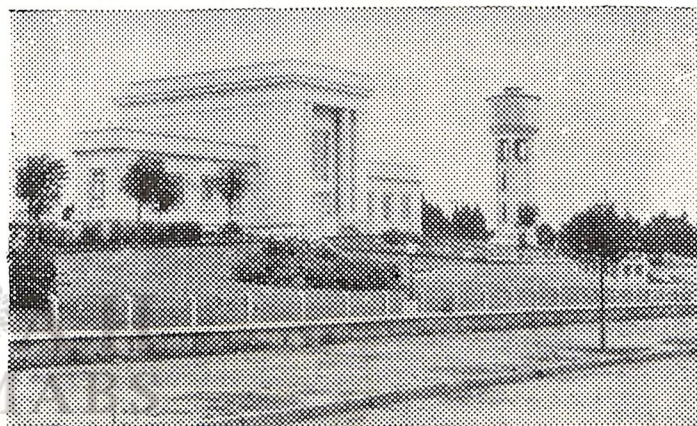
Desde 1950, quando da nossa primeira gestão, apesar da inauguração do serviço de captação e tratamento de água do rio Jundiaí-Mirim, vislumbramos o surto progressista, inevitável em município como o nosso. Previmos o obsoletismo desse serviço para dentro de pouco tempo e, alarmados, procuramos no Palácio dos Campos Elíseos o Governador Dr. Lucas Nogueira Garcez, que mais tarde autorizou um empréstimo de Cr\$ 7.500.000,00, não realizado, por motivos justos, pelo nosso antecessor, uma vez que já havíamos deixado o cargo.

De volta à Prefeitura, com o problema a exigir soluções urgentes e duradouras, insistimos junto ao governo e obtivemos um empréstimo com a Caixa Econômica Estadual de Cr\$ 16.000.000,00, cujo contrato foi assinado em Março de 1958.

Esse dinheiro não foi levantado, pela ausência de plantas detalhadas da zona a ser servida pelo serviço futuro. Após concorrência pública, vencida por Serviços Aerofotogramétricos Cruzeiro do Sul, S/A., foi contratado o serviço de levantamento aerofotogramétrico, que dará a Jundiaí plantas detalhadas, planimétricas e altimétricas, que servirão, não somente para a elaboração do projeto de água, mas também de esgoto, estradas, plano diretor, cadastro etc.

Esse serviço está sendo executado. A cidade já foi fotografada e processam-se no momento trabalhos de nivelamento nos cruzamentos de ruas e de triangulação.

Este Executivo, em linhas gerais, planejou o serviço futuro, que deverá, salvo melhor juízo, ser realizado da seguinte forma: Construção de nova estação de bombeamento junto ao rio Jundiaí na altura da Agapeama. Essa água será recalçada para uma estação de tratamento a ser localizada na Vila São



ESTAÇÃO DE TRATAMENTO DE ÁGUA

Paulo, que é o ponto mais alto. Depois de tratada, será distribuída por gravidade aos bairros da Agapeama e adjacências, Vila Ramé e adjacências, Vila De Vecchi, Vila Progresso etc.

Em seguida, a água que atualmente serve essas zonas será cortada na altura da rua Emille Pilon e reforçará toda a zona do centro e adjacências. Haverá, naturalmente, entrosamento para os casos de emergência.

Com esse sistema, ficará Jundiaí servida por quatro mananciais, que são: Rio Jundiaí-Mirim, Rio Jundiaí, Córrego do Moisés e Serra do Japi, cada qual servindo abundantemente uma área perfeitamente delimitada e todas elas entrosadas num sistema equilibrado e racional.

Para um futuro remoto existe ainda a possibilidade de se obter água do rio Atibáia.

Naturalmente todo o serviço custará mais de Cr\$ 16.000.000,00 e este Executivo, prevendo-o, já solicitou e obteve, no Governo do Dr. Jânio da Silva Quadros, autorização para uma nova suplementação de Cr\$ 10.000.000,00, a ser realizada oportunamente.

EXECUÇÃO DA REDE DE ESGOTO

A rede de esgoto, como a de água, impõe-se também, pela importância da sua serventia, como um melhoramento público indispensável.

Em nosso governo fizemos ampliá-la com verbas orçamentárias em mais de 22 mil metros lineares, distribuídos pelos bairros da Colônia, Vila Grafi, Vila De Vito, Rua Aléssio Zomignani, Vila Rio Branco, Vila Margarida, Vila Inhamupe,

tenor Soares Gandra serve somente a 50% da sua extensão, pois será necessária a construção de um emissário junto ao córrego da Vila Joana, a fim de se dar escoamento às partes sifonadas necessárias à topografia irregular do terreno.

No intuito de solucionar de vez o problema, construindo emissários e estação de tratamento de esgotos, a fim de se eliminar a poluição do Rio Jundiá, onde ele é lançado "in natura", solicitamos do Go-



Vila Rafael de Oliveira, Chácara Urbana, Rua do Retiro, Altos do Anhangabaú, Rua Raquel Carderelli, Vila Loiola, Vila Cilda, Jardim Bonfiglioli, Vila Helena, Rua Napoleão Mazalli e adjacências, Rua Capitão Curado (parte), Rua da Várzea (parte), Vila Santa Rosa, Vila De Vecchi etc.

O esgoto executado na Rua Dr. An-

vêrno do Estado um empréstimo de 20 milhões de cruzeiros, que foi autorizado. A realização desse empréstimo depende das plantas da cidade e do respectivo projeto. Entretanto, só após levantamento aerofotogramétrico, é que será elaborado o projeto da rede e da estação de tratamento, para poder ser realizada a operação de crédito.

ILUMINAÇÃO PÚBLICA

Apesar de toda a dificuldade encontrada em saldar os compromissos com a Companhia de Eletricidade São Paulo e Rio, conseguimos ampliar a iluminação pública em diversas ruas da cidade, conforme se cita abaixo, num total de 478 unidades.

R U A S

Av. São João — 4, Rua Atibaia — 4, Av. Dr. S.M. Silva — 6, Rua Augusto de S. Lima — 2, Av. Dr. Pedro S. de Camargo — 3, Rua Alemanha — 4, Rua Áustria — 3, Av. Paula Penteado — 1, Av. D. Pedro I — 5, Av. Francisco P. de Castro — 3, Rua Afonso Henrique — 2, Rua Angola — 7, Av. Jundiá 20, Rua Algéria — 3, Rua Araçatuba — 6, Rua Abissínia — 2, Rua B. J. de Pirapora — 1, Rua Bélgica — 8, Rua Comandante W. Munhoz — 7, Rua das Cárpas — 6, Rua Congo — 2, Rua Eduardo Tomanik — 7, Rua Eng. Roberto Mange — 8, Rua Espanha — 8, Rua França — 5, Rua Fernando Arens — 5, Rua Giacomio Zanata — 1, Rua Graff — 2, Rua Grécia 3, Rua Honorato Spiandorin — 1, Rua Holanda — 8, Rua Itália — 12, Rua Portugal — 9, Rua Pedro Alexandrino — 2, Rua Paschoal Guzzo — 14, Rua do Retiro — 15, Rua Rodesia — 7, Rua Lúcia — 3, Rua Somália — 2, Rua Senegal — 5, Rua dos Bandeirantes- Trav. 2 — 1, Trav. São Vito — 2, Trav. A-Vila Progresso — 1, Trav. 7 do Anhangabaú — 4, Trav. 4 do Anhangabaú — 2, Rua Tanganica — 4, Vila de Vito Rua 1 — 1, Vila S. Paulo Trav. 4 — 3, Vila Municipal Rua 7 — 2, Vila Ivani Rua 1 — 1, Rua Inglaterra — 7, Rua Jorge Zolner — 2, Rua José M. Marinho — 7, Jardim Carlos Gomes-Av.3 — 2, Jardim Carlos Gomes R. 1 — 2, Jardim Carlos Gomes Av. 2 — 5,

Jardim Carlos Gomes R. 2 — 2, Jardim Carlos Gomes R. 3 — 2, Jardim Carlos Gomes Av. 1 — 2, Jardim Messina, Rua 1 — 8, Rua Joaquim G. Ledo — 3, Rua José Bonifácio — 5, Rua José O. Brochado — 3, Jardim Bonfiglioli, R. 1 — 15, Jardim Bonfiglioli, R. 2 — 2, Jardim Bonfiglioli R. 3 — 7, Jardim Bonfiglioli, Rua E. — 2, Jardim Messina, R. 9 — 21, Jardim Messina, R. 8 — 3, Jardim Messina, R. 4 — 5, Jardim Messina, R. 3 — 7, Jardim Messina, R. 2 — 14, Jardim Messina, R. 1 — 4, Jardim Messina, R. 2-1.^a P. — 1, Jardim Bonfiglioli, R. S/N. — 4, Rua Luxemburgo — 2, Rua Les-tápis — 5, Rua Mal. Deodoro Fonseca — 1, Rua Marcílio Dias — 1, — Rua Moçambique — 17, Rua Nani Azem — 6, Rua Nigéria — 14, Vila Wilma, R. S/nome — 3, Vila Graff, R. S/nome — 1, Rua Visconde de Mauá — 3, Rua Wenceslau de Queiroz — 6, Rua 11 de Junho — 1, Rua IV Centenário — 3, Rua Sudão — 4, Trav. Melato 2, Rua Dr. A. S. Gandra, Trav. — 1, Trav. 9 da V. Progresso — 1, Trav. Marcílio Dias — 2, Av. F. P. Castro-Trav. A. — 3, Trav. 8 — Anhangabaú — 5, Rua Tunísia — 2, V. Jundiainópolis, R.2 — 4, Vila S. Paulo, Rua 7 — 2, Vila Municipal, Rua 4 — 2, Vila Vianello, R. 18 — 12 Vila Ivani, R. 2 — 1.

De acôrdo com o contrato celebrado com essa companhia pelo nosso digno antecessor, a Prefeitura é responsável pela conservação do material elétrico usado na iluminação pública e pelo consumo de energia elétrica.

Nêstes quatro anos, até 31 de Outubro, já havíamos pago à aquela companhia a quantia de Cr\$ 17.520.291,70.

ESTRADAS MUNICIPAIS

As estradas municipais têm constituído, em todos os tempos, uma tormentosa preocupação dos Prefeitos, por vários motivos, tais como:

1 — Traçados sem obediência às prescrições técnicas, do que resulta mais trabalho e maiores dispêndios;

2 — Topografia severa da zona rural do município;

3 — Relutância dos próprios beneficiados na cessão de pequenas faixas de terras marginais, para o necessário alargamento;

4 — Carência de maquinaria adequada. O seu alto custo determina o adiamento da aquisição de novas unidades indispensáveis.

Mesmo a despeito de todos êsses tropeços, as estradas do município foram cuidadas com as máquinas adquiridas em nossa primeira gestão, drenadas e apedregulhadas.

Realizamos, dentro de um plano estabelecido, a abertura e a retificação de al-

gumas de importância e destacamos as de maior vulto:

Término da abertura da variante de Itupeva, iniciada na gestão do Sr. Luiz Latorre;

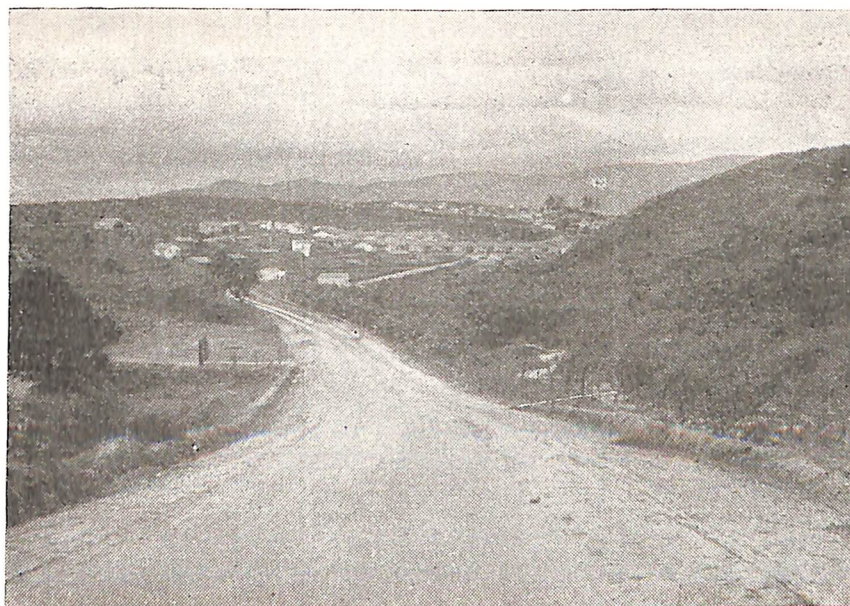
Abertura de nova estrada para o Caxambú, com características técnicas mais adequadas ao movimento intenso de veículos que demandam o Bairro de Caxambú e adjacências, Jarinú, Atibáia etc. Possui largura de 12 metros, as curvas têm raios superiores a 100 metros, as rampas máximas 8% e comprimento aproximado de 5.000 metros. Em relação à estrada velha, encurta a distância em mais de dois quilômetros. Está compactada, apedregulhada e drenada.

ESTRADA JUNDIAÍ-CAMPO LIMPO

Em Agosto último, foi dado início à retificação e alargamento da estrada que liga Jundiaí a Campo Limpo. Essa obra se tornou necessária devido à instalação de poderosas indústrias, não só naquele Distrito, como ao longo da rodovia. Além da "INDÚSTRIA NACIONAL DE LOCOMOTIVAS INL" "(KRUPP)",



ESTRADA DE CAMPO LIMPO



ESTRADA DE CAXAMBÚ

que está montando grande e moderna forjaria para a produção de peças de automóveis, a "PROMECA S. A.", já funciona, produzindo tornos, máquinas operatrizes e caixas de câmbio para veículos, a "PRODUTOS QUÍMICOS ELEKEIROZ S/A", elaborando produtos químicos, a "KSB do Brasil", bombas hidráulicas, a que se acrescem inúmeras olarias, cerâmicas, granjas etc. A tôdas elas uma bôa estrada de rodagem é de vital importância, não só para o seu desenvolvimento, como até para a sua sobrevivência. Foi êsse motivo que levou a administração do município a elaborar um plano para ataque às obras. Após estudo de vários traçados, chegou-se à conclusão de que o mais curto é o da atual estrada, além de ser o mais econômico. Projetou-se, então, retificação das curvas, cortes e aterros necessários à melhoria técnica do leito, situando-a dentro dos limites mínimos permitidos para uma rodovia pavimentada, isto é, largura suficiente para dois veículos a grande velocidade, acostamentos, rampas máximas de 7%, curvas de raio mínimo de 150 mts. etc.

Elaboramos o plano financeiro que foi concretizado através de um convênio firmado entre o Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo, as indústrias interessadas e a Prefeitura Municipal. O Estado doará Cr\$ 7.500.000,00 (sete milhões e quinhentos mil cruzeiros), as indústrias Cr\$ 3.100.000,00 (três milhões e cem mil cruzeiros) e o Município completará o restante com as dotações orçamentárias. Em 1958 as obras foram orçadas em 21 milhões de cruzeiros. Devido à mudança do Governo Estadual, à obtenção das áreas de terra necessárias ao alargamento e outras formalidades legais, foi aberta concorrência pública para o aluguel de máquinas. A base de preço foi de Cr\$ 1.200,00 por hora trabalhada. Esta modalidade foi escolhida, ao invés de ser por volume de terra escavada e transportada, por diversas razões, dentre as quais destacamos:

a) O preço hora de máquina foi mais baixo que o das tabelas do D.E.R. Enquanto o da proposta é de Cr\$ 1.200,00 para o trator Caterpillar D7, o da D.E.R.

para as Prefeituras é de Cr\$ 1.505,00 e para particulares Cr\$ 1.732,50, e assim por diante com os outros tipos;

b) O preço de escavação por metro cúbico é de Cr\$ 40,00 acrescido das despesas de transportes, que é de Cr\$ 0,60 o metro cúbico decâmetro. Nesta obra a distância média de transporte é de 250 metros, o que dará o valor de Cr\$ 55,00 por metro cúbico. Na modalidade adotada, até Novembro, a média por metro cúbico se aproximava de Cr\$ 40,00;

c) Se a obra fôsse contratada por volume certo, não haveria possibilidade de se modificar o traçado ante as dificuldades que surgem a todo momento, não previstas no projeto, sem denúncia do contrato;

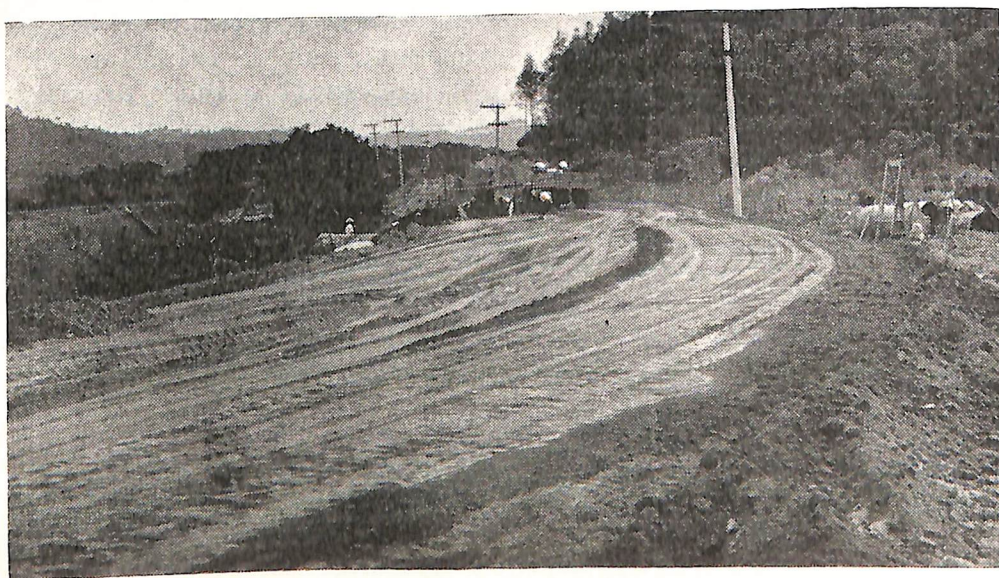
d) Possibilidades de uso das máquinas para ajuda de veículos atolados nas épocas de chuva etc.;

e) Possibilidade de entrosamento de máquinas da Prefeitura Municipal.

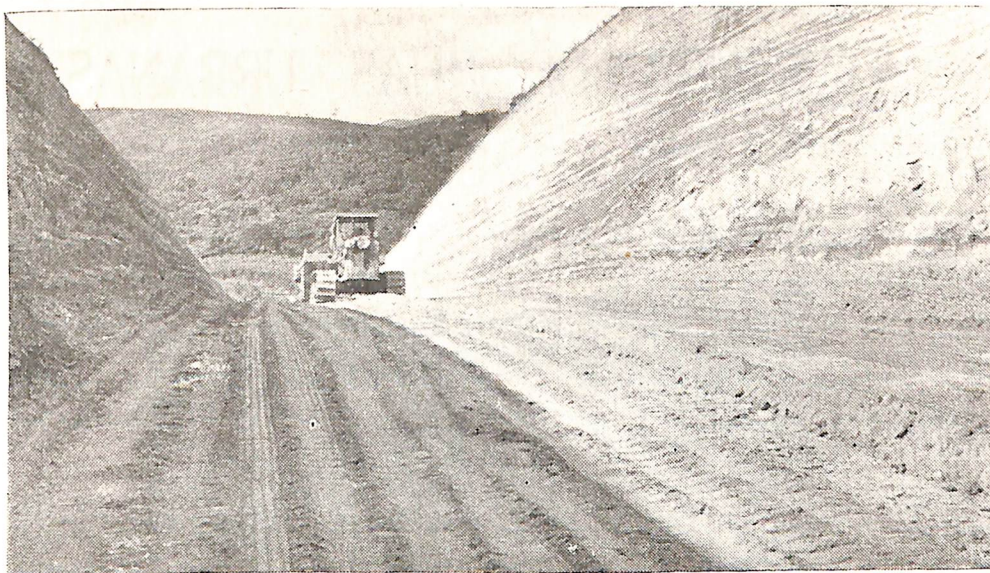
Está previsto o término da abertura da estrada para os fins de Dezembro. Para isso haverá contribuição da "INDÚSTRIA NACIONAL DE LOCOMOTIVAS INL" "(KRUPP)", com 2 milhões de cruzeiros; 1.^a parte da quota do Estado com três milhões e quinhentos mil cruzeiros, parcelas da quota da "PROMECA" e auxílio de quinhentos mil cruzeiros da "ELEKEIROZ". As obras de terraplenagem e despesas diversas foram orçadas em seis milhões de cruzeiros, salvo imprevistos.

Para despesas com a pavimentação, para o ano de 1960, ficará a 2.^a parte da quota do Estado, que será de quatro milhões de cruzeiros e a parte da Prefeitura. De acôrdo com as instruções do DER, o tipo de pavimentação deverá ser constituído por camada de pedregulho de cava com espessura de 20 centímetros, bem aplicado, executado sob contrôle de laboratório, e capa selante de concreto asfáltico ou camada de asfalto de penetração invertida. Este tipo de pavimentação é de baixo custo e pode ser executado por trator, motoniveladora, carregadeira, irrigadeira e caminhões basculantes da Prefeitura, retirando-se o pedregulho de cava nas proximidades da própria obra. A Prefeitura só terá despesas com o aluguel do rôlo compressor e com a capa selante, que serão cobertas com o auxílio do DER e com dotações or-

ESTRADA DE CAMPO LIMPO



ESTRADA DE CAMPO LIMPO



ESTRADA DE BOTUJURÚ

çamentárias próprias, já incluídas no orçamento de 1960.

Pela colaboração inestimável, sem a qual evidentemente não nos abalancariamos a um empreendimento de tal vulto, deixamos aqui consignado o preito de gratidão do Município ao Exmo. Sr. Dr. Jânio da Silva Quadros, ao Exmo. Sr. Governador Prof. Carlos Alberto de Carvalho Pinto, à Direção da Indústria Nacional de Locomotivas, INL “(KRUPP)”, à Direção da PROMECA S/A., à Direção da “PRODUTOS QUÍMICOS ELEKEIROZ S/A., e também ao espírito cooperador e liberal dos moradores e proprietários que margeiam a nova estrada, os quais auxiliaram por múltiplas maneiras, doando à Municipalidade as faixas de terras que lhe servem de leito.

ESTRADA DE BOTUJURÚ

A instalação da “INDÚSTRIA NACIONAL DE LOCOMOTIVAS INL” “(KRUPP)” em terrenos antes pertencentes ao extinto Instituto Estadual do Café, no Distrito de Campo Limpo, gerou a necessidade imperativa de se desviar a

Estrada de Botujurú para além das propriedades daquela indústria.

Essa tarefa esteve a cargo da Prefeitura e da própria “KRUPP”, a primeira desapropriando a faixa necessária à abertura da estrada e a segunda financiando as obras de terraplenagem.

A nova estrada de Botujurú obedece a todos os requisitos exigidos pela técnica moderna e representa um marco para o maior desenvolvimento e progresso daquele quadrante do Município.

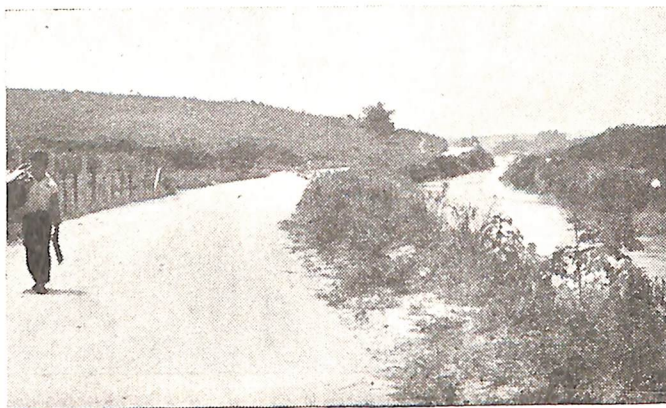
OUTRAS ESTRADAS

A Prefeitura construiu, retificou e alargou outras estradas, que, muito embora de menores proporções, são de grande serventia aos moradores das diversas regiões por onde serpenteiam.

Assim, entre outros, podemos citar as do Traviú à Via Anhanguera, de Corupira à Via Anhanguera, de Itupeva ao Jacaré do Engordador (junto à igreja).

Caminhos municipais, bem como inúmeros outros de servidão pública, foram igualmente alargados, apedregulhados e melhorados com reformas de pontes, saneamento, drenagem etc.

ABERTURA DE RUAS URBANAS



AVENIDA MARGINAL

Várias artérias foram abertas, a fim de permitirem facilidade e continuidade ao trânsito, dentro do plano previamente traçado. Localizam-se:

Entre a rua do Retiro e a estrada de Campinas, possibilitando a ligação do bairro do Anhangabaú, via Anhanguera, rua do Retiro com o bairro da Ponte de Campinas, Horto, Vila Lacerda, Vila Hortulândia e adjacências.

Entre a rua Siqueira de Moraes (ao lado da Fábrica São Jorge) e Praça da Bandeira, encurtando o caminho para os bairros do Anhangabaú e Bela Vista, bem

como destes para a Barreira e Ponte de Campinas.

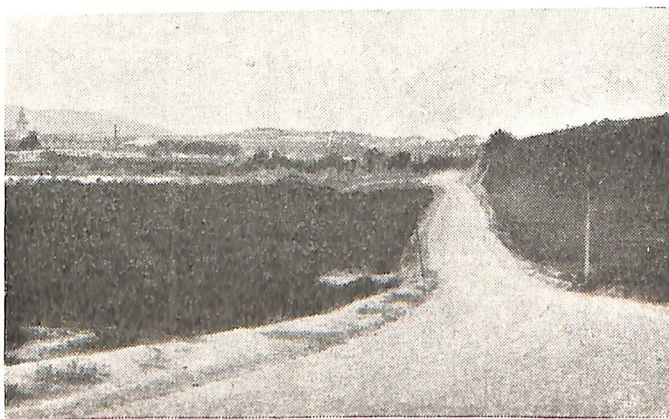
Ao lado da "Cia. Mecânica e Importadora", servindo de acesso a inúmeras casas situadas na antiga viela.

Marginal do rio Jundiaí, para fácil acesso à Vila Nambi, fábricas Vulcabrás, Samarone, Rex Industrial etc.

Rua que, partindo dessa marginal, liga-a à Vila Nambi, e encurta o percurso antigo, que se fazia pela rua dr. Antenor Soares Gandra.

Trecho da rua Marcílio Dias.

Início da abertura do prolongamento rua Baroneza de Japí para o Vianelo etc.



LIGAÇÃO DA AV. MARGINAL COM VILA NAMBI

PAVIMENTAÇÃO DE RUAS URBANAS

Quando tomamos posse em 1956, encontramos diversos contratos de pavimentação já assinados no governo anterior e as obras de asfaltamento das ruas de Vila Joana iniciadas.

Em consonância com a Lei municipal n.º 375 de 8/3/55, que autorizou esses contratos, demos total cumprimento àquela exigência legal, executando as obras de acordo com o plano estabelecido.

Foram os seguintes bairros que receberam os melhoramentos, num total de 300 mil metros quadrados.

Vila Arens: Rua General Carneiro, Rua Moreira Cesar, Rua Wately, Pça. no final da Rua J. Patrocínio, Rua Visconde de Taunay, Rua Francisco Telles, Rua Brasil, Rua Frei Caneca.

Vila Progresso: Rua Regente Feijó, Rua J. G. Lacerda (ex-trav. 1, 2, 3, e 4), Rua Maestro J. Bovolenta, Rua Wenceslau de Queiroz, Rua Zufferey, Rua Samuel Martins, Praça General Newton Estilac Leal, Rua da Varzea, Rua Capitão Curado, Rua Riachuelo, Travessa Tibiriça, Rua República, Rua Maestro F. Nano, Rua Frco. Farina, Rua W. Lobo da Costa, Praça Getúlio Vargas, Rua Tibiriça, Rua Bento Pires, Av. Fernando Arens, Travessa 9, Rua Dr. Lobo Rezende, Rua IV Centenário.

Bairro da Pitangueiras: Rua Alemanha, Rua Argélia, Rua 6 (Jardim Bizarro), Rua Pascoal Guzzo, Rua Napoleão Mazzali, Rua Augusto Severo, Rua 1 (Jardim Bizarro), Rua Grécia, Rua 4 (Jardim Bizarro), Trav. da R. Paschoal Guzzo, Rua São Luiz, Rua Dr. Hegg, Rua da Malota e Praça, entre ruas 1, 2 e Somália, Rua sem nome (J. Bomfiglioli), Rua Roma, Rua Somália Jardim Bomfiglioli, ruas 1 e 2, Rua Tunísia, Rua Holanda.

Bairro da Ponte de São João: Rua Inês, Rua Projetada (atual R. F. Pozzani), Rua Eliza, Rua Clélia, Rua Lima, Rua Conceição, Rua Francisco Pozzani, Rua Boaventura P. Neto, Rua Dr. Eloy Chaves, Rua Brites Figueiredo, Rua Afonso Henrique, Rua Domingos de Andrade, Vila de Vito (ruas 2 e 3), Rua São Pedro, Rua Prof. Ladeira, Rua 30 de Julho, Rua Jaú, Rua Sem nome (trav. Rua Lima), Rua Dino, V. S. João Batista (Ruas 1, 2, 3, 4 e 5), Rua Joaquim Nabuco, Rua Santos Dumont, Rua Grafi, Rua Camilo Meloni, V. Graff (Rua sem nome).

Cidade: Rua Jorge Zolner, Rua Engenheiro Molevade, Rua Marcílio Dias, Rua Senador Fonseca, Rua Conde Monsanto, Rua 11 de Junho, Rua Benjamin Constant, Rua Petronilha Antunes, Trav.

Secundino Veiga, Rua Rangel Pestana, Rua Major Sucupira.

Vila Municipal: Rua Dulce P. de Moraes, Rua França, Rua Tomé de Souza, Rua Visconde de Mauá, Rua Henrique Andrés.

Bairro Anhangabaú: Av. Carlos S. Bloch, Rua do Retiro, Rua Prof. Orlando Ungaro, Praça Tiradentes, Av. Jundiá — (Segunda pista), Av. Francisco P. de Castro, Rua Engenheiro Roberto Mange, Rua João Batista da Rocha, Av. Pedro Soares de Camargo, Av. Amadeu Ribeiro, Rua Barão de Tefé, Rua Eduardo Tomanik, Av. Dr. Sebastião M. Silva, Rua Rodrigo Soares de Oliveira, Av. Giacomo Itria, Rua Antonio Prado Júnior, Rua Antonio Liberato, Rua Culto à Ciência.

Bairro da Vila Aparecida: Rua Fernão Dias Paes Leme.

Bairro da Colonia: Rua Dr. Antenor S. Gandra, Rua Sant'Ana.

Bairro da Ponte de Campinas: Rua dos Bandeirantes-(trav. J. da Silva), Rua Ponte de Campinas.

Bairro da Vila Rami: Rua B. J. de Pirapora, Vila Dela Piazza - Rua 1.

Bairro da AGAPEAMA: Rua da Várzea.

Do serviço de pavimentação cumpre destacar o seguinte:

Os serviços de asfaltamento das ruas do bairro da Vila Joana foram iniciados em 1955, mas, a nosso entender, ali estaria mais apropriado o calçamento a paralelepípedos, devido às más condições de drenagem e à fraca resistência do solo. Foi nossa intenção substituir a pavimentação das ruas mais danificadas, o que somente poderia ser feito através do financiamento solicitado à Caixa Econômica.

Os proprietários já quites com suas quotas não poderiam pagar novo serviço. O financiamento solicitado foi de 20 milhões de cruzeiros e o obtido de 10 milhões. Os outros 10 milhões deverão ser suplementados oportunamente, quando, então, poderá ser feita a substituição do asfalto por paralelepípedos.

O calçamento da Rua Dr. Antenor Soares Gandra foi uma das obras que veio solucionar grande problema. Foi benéfica aos seus moradores, aos operários que demandam as fábricas localizadas no bairro da Colônia, aos agricultores, aos visitantes que demandam a "Chácara das Carpas" etc.

COORDENADORIA DE PAVIMENTAÇÃO



AVENIDA JUNDIAÍ

A passagem da Via Anhanguera, em 1948, pelo Bairro do Moisés determinou a necessidade de sua ligação com o centro da cidade.

Projetamos uma avenida no ponto mais acessível e de menor comprimento. Era um intento audacioso, desafiando o arrôjo e a obstinação do governo municipal.

Animado pelas manifestações de apoio por parte do povo, procedemos às desapropriações — (todas amigáveis) e demos início em 1950, às obras de terraplenagem da avenida, que tem 36 metros de largura por 1.700 de comprimento. Nos 36 metros foram localizados dois passeios de 4 metros de largura cada, duas pistas com 10,50 metros de largura cada e um canteiro central de 7 metros de largura.

O atêrro sobre o rio do Mato, próximo à Praça da Bandeira, tem um volume de 100 mil metros cúbicos.

Esse atêrro foi terminado na gestão do sr. Luís Latorre e foi obtida do governo do Estado, na gestão do Dr. Lucas Nogueira Garcez, a pavimentação da primeira pista. Concluída em 1953, serviu de acesso à Exposição Viti-Vinícola e Industrial, realizada nesse mesmo ano.

Retornando à Prefeitura, tivemos sempre presente a necessidade de dar execução ao asfaltamento da 2.^a pista, quer pelo que isso representa de comodidade e segurança ao trânsito quer como fator subsidiário de embelezamento e de solução urbanística.

As finanças municipais, entretanto, não ofereceram ensejo à realização da obra.

Sem esmorecimentos, por muitas vezes, insistimos junto ao Governo Estadual para a obtenção de um empréstimo para essa realização. Conseguimos em 16 de Setembro último, um financiamento de 10 milhões de cruzeiros, assinado com a Caixa Econômica Estadual.

Foi aberta concorrência pública, vencida pela firma "Sodraga" — Sociedade de Dragens e Construções Ltda., com a qual a Prefeitura assinou o contrato respectivo, sendo a obra atacada imediatamente e concluída a 24 de Dezembro de 1959.

Foi aberta, também, concorrência pública para a aquisição de paralelepípedos e mão de obra para seu assentamento. Com o saldo remanescente do custo da pavimentação da Avenida Jundiá, serão pavimentadas outras ruas de diversos bairros.

Os preços obtidos nessas concorrências atestam a oportunidade com que foi executado o serviço de calçamento durante o quadriênio.

Enquanto esse serviço foi executado à razão de 180 e 206 cruzeiros por metro quadrado, agora se elevou a 319 cruzeiros. Esse foi o melhor preço. Os outros concorrentes apresentaram propostas de 360,40 e 450 cruzeiros.

O preço do paralelepípedo, que era de 2 e 3 cruzeiros, passou a 5 cruzeiros para a proposta mais baixa e 6 para a mais alta.

É inegável que viemos ao encontro do interesse do contribuinte, ao atacar vigorosamente, como atacamos, o serviço de pavimentação.

TREVOS

Desde a nossa primeira gestão, insistimos junto ao Governo Estadual para a execução das obras de acesso à cidade.

O trevo junto à Avenida Jundiá foi iniciado em 1951 e paralizado durante seis anos.

Atacadas as obras em meados de 1957, hoje se apresentam quase concluídas, restando apenas a pavimentação das pistas, por nós já solicitada ao Exmo. Sr. Governador, Prof. Carvalho Pinto.

Outro trevo construído em nosso município foi o do cruzamento da Estrada de Itú com a Via Anhanguera, bela obra de arte, com duas passagens superiores. Está prevista a inclusão da Avenida Marginal do rio Jundiá, já retificado, nesse trevo, completando-se o sistema de acesso à Estrada de Itatiba.

Outro trevo que foi solicitado e já em vias de ser executado é o de Vila Ramé, junto ao quartel do 2.^o G.O.155 e dos terrenos onde será construída a Escola de Construção Civil.

RETIFICAÇÃO DE RIOS

Benefícios sem par advêm da obra grandiosa que vem sendo desenvolvida pelo Serviço Nacional de Saneamento.

Pleiteado há anos ao Governo Federal, o serviço teve início nos fins de 1955.

Prolongando-se pelos últimos quatro anos, demos-lhe, de nossa parte, a mais decidida ajuda. Notabiliza-se agora como uma realidade peregrina, dentre as de maior estima possam merecer de parte da coletividade.

Todos os rios e cursos d'água de maior importância que banham o Município encontram-se perfeitamente retificados, em mais de vinte mil metros.

Já não se registram, como antigamente, prejuízos causados por inundações.

Não será demais dizer, à guisa de curiosidade, das lutas que tivemos nesse sentido, devidas à resistência e incompreensão de parte de proprietários (justamente os mais beneficiados), que se opuseram ao avanço das escavadeiras em insignificantes faixas de suas glebas, à margem dos rios.

O serviço de saneamento das baixadas e zonas

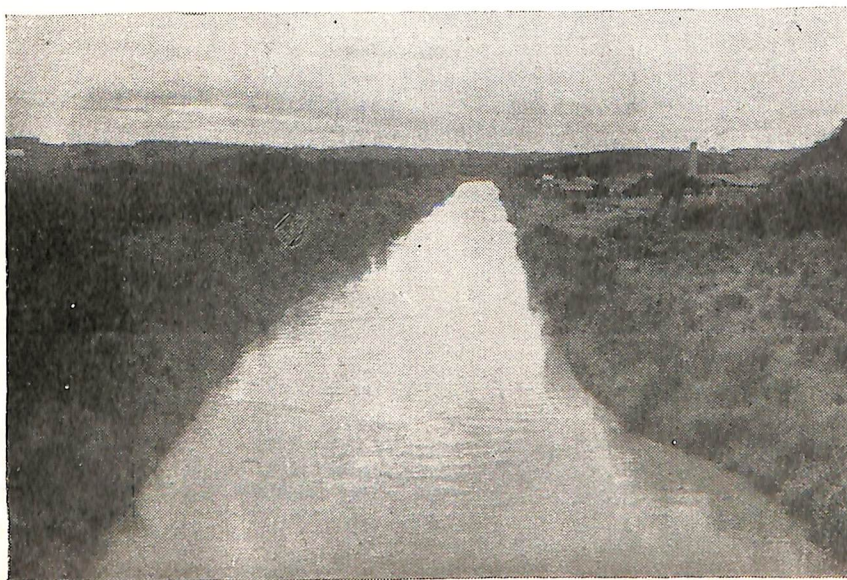


PARA CAMPO LIMPO...

alagadiças, no Município, foi iniciado no período 1948-1951, em nossa primeira gestão.

Executamos, então, a retificação parcial do Rio Guapeva, no percurso compreendido entre as pontes da rua Vigário J. J. Rodrigues e da rua Cica. Mais tarde, conseguiu-se a vinda para Jundiá de máquinas do D.N.O.S., que, atacando o trabalho em diversas partes, alargavam e retificavam o rio Guapeva, trecho do rio Jundiá-Mirim e grande extensão do rio Jundiá, na parte em que ele cruza a cidade.

A retificação do rio Jundiá conseguida do Governo Federal através do D.N.O.S., se desenvolverá desde o distrito de Campo Limpo até o distrito de Itupeva, variando a sua largura de 14 a 30 metros.



PARA ITUPEVA...

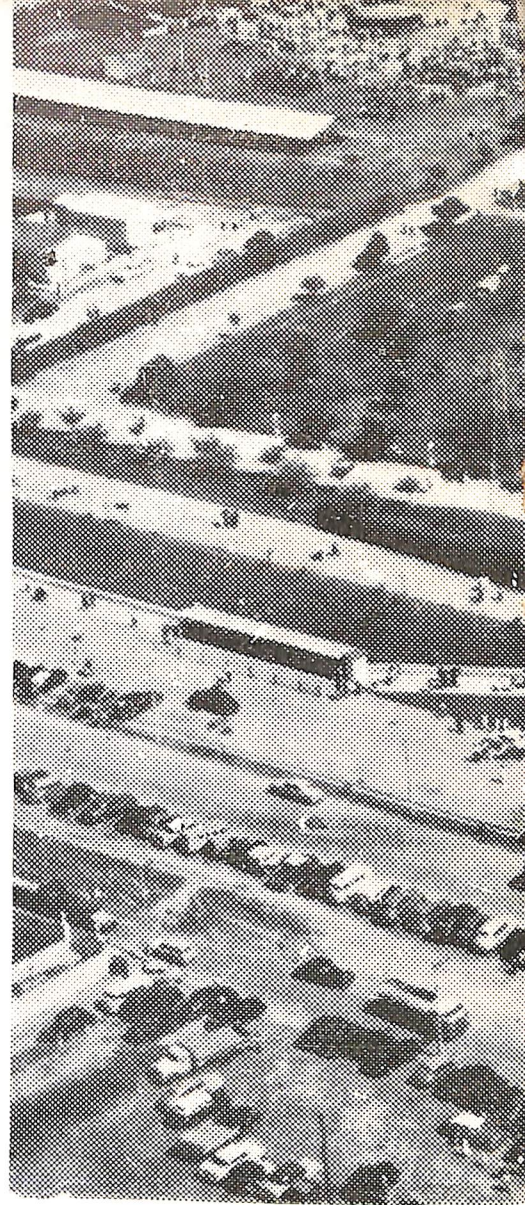


ENTREGA DO CHEQUE DE QUATRO MILHÕES

Festa da Uva



INAUGURAÇÃO DA EXPOSIÇÃO



RECINTO DA EXPOSIÇÃO

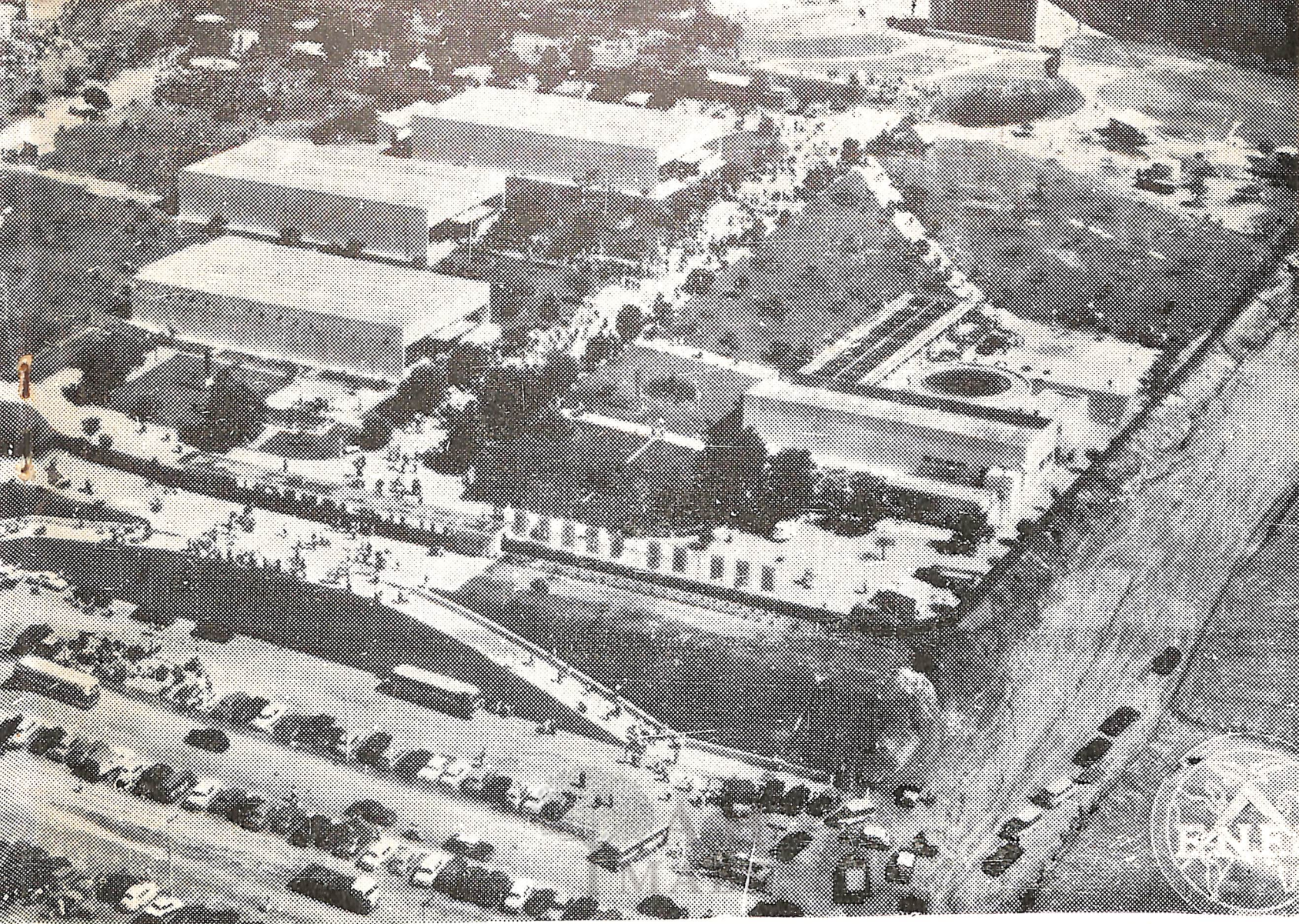
Realizada pela primeira vez em 1934, na gestão do saudoso Dr. Antenor Soares Gandra, já agora constitui um certame tradicional de Jundiaí.

Há mesmo, em vigor, uma lei Municipal que dispõe sobre a sua realização todos os anos.

Entretanto, para torná-la possível, com tôdas as reais

características, foram obtidos auxílios dos Governos Federal e Estadual.

Assim, em 1956, em contacto com os Deputados Federais Arlindo Maia Lelo e Carlos Castilho Cabral, conseguimos receber, graças aos esforços desses dois homens públicos, auxílio de 5 milhões de cruzeiros, sendo que o milhão de cruzeiros



GRUPO DE CAMPONESAS

consignado no orçamento da União pelo projeto de lei do Deputado Castilho Cabral se destinou à exposição agropecuária, que funcionou simultaneamente com a Festa da Uva.

Por determinação expressa da lei de autoria do Deputado Arlindo Maia Lelo, o auxílio de quatro milhões de cruzeiros, objeto



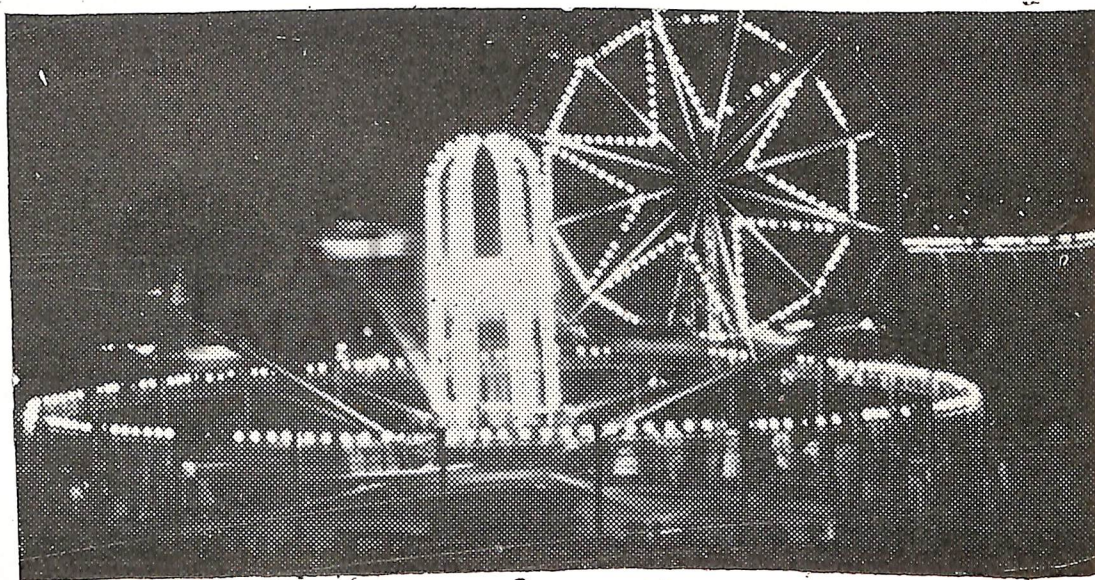
dessa lei, estava condicionado ao emprêgo de dois milhões em obras de caráter permanente. Assim, cumprindo a lei, dispendemos os dois milhões de cruzeiros em obras no recinto do Parque, construindo a Concha Acústica e reformando tôdas as dependências ali existentes.

O restante da verba foi gasto na realização dos festejos e dos jogos da Uva. A exposição foi levada a efeito de 24 de Janeiro a 8 de Fevereiro, com grande brilhantismo e invulgar concorrência, tendo o reflexo de seu sucesso ressonância em todo o país, do que muito se valeu o Município, tanto na projeção do seu nome, como na propaganda de seus produtos agrícolas e industriais.

A festa decorreu em ambiente de grande ordem, precedida por uma propaganda "sui generis", levada a efeito por senhoritas da sociedade Jundiaieense, que passeavam pelas ruas de São Paulo dis-



DEFILE



PARQUE DE DIVERSÕES

tribuindo uvas e cantando, vestidas

como camponesas e vinhateiras. Por diversas vezes compareceram à televisão, estações de rádio, aeropôrto de Congonhas etc., levando a propaganda da Festa e de Jundiaí, viva e muito elogiada, e servindo para atrair grande massa de povo a esta cidade, durante todo o período de festas.

Agradecemos o trabalho das várias comissões, da imprensa falada e escrita e de todos aqueles que, direta ou indiretamente, contribuíram para que o nome de Jundiaí se projetasse, como se projetou, em todo o território nacional.



PRESTAÇÃO DE CONTAS

OBRAS PARA ESCOAMENTO DE ÁGUAS PLUVIAIS

A par do serviço de retificação dos rios, pedia solução outro angustiante problema, em diversos bairros, principalmente na Vila Joana e Pitangueiras. As inundações frequentes causavam inquietações e danos materiais.

As galerias de águas pluviais eram insuficientes; inúmeras casas construídas próximas de e sobre o córrego da Vila Joana prejudicavam sobremaneira o rápido escoamento das águas. O mesmo se dava no bairro das Pitangueiras, onde a tortuosidade dos canais e leitos dos córregos agravavam o livre trânsito das águas pluviais.

Favorecida com a retificação dos rios Guapeva e Jundiá, a Prefeitura executou



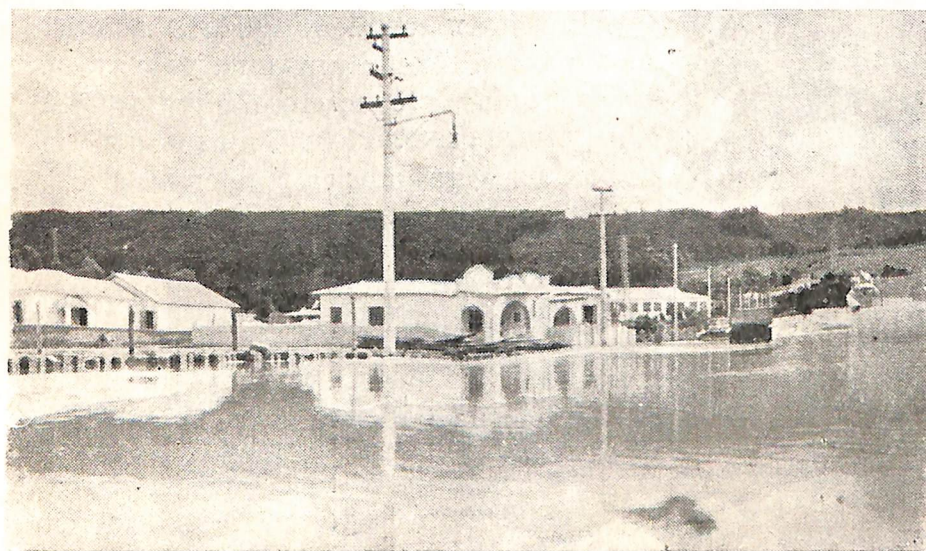
importante trabalho, que, embora ainda não suficientemente concluído, deu mostras de eficiência já em 1959.

No bairro das Pitangueiras realizamos as seguintes obras:

Desviou-se o córrego que passa pela Vila Helena, fazendo com que, ao invés de cortar a "Porcelana São Pedro", o "Jardim Cica" e a "Vila Vianelo", ele vá direto ao rio Guapeva, cortando a rua Cica.

Para essa obra foi necessário construírem-se duas pontes, uma na Vila Helena e outra na rua Cica, com grande trecho murado, por haver prédios próximos ao córrego.

Quanto ao córrego da Malota, teve o seu desvio no início da rua



Pirapora, em terrenos da antiga "Bombix-Mori", atravessou terrenos da "Porcelana São Pedro", do Dr. Carlos Casnati, a rua Cica e terrenos da Cica, indo desaguar no rio Guapeva. Na rua Cica foi construída outra ponte de concreto armado.

Essa obra foi realizada com dificuldade porque grande parte do seu trajeto foi aterrado, por se tratar de terreno baixo e alagadiço. O canal tem 4 metros de largura por 500 metros de comprimento.

Como obra complementar, foi executada a galeria de tubos de 1 metro de diâmetro, a qual atravessa a rua João Ferrara e recebe as águas da rua Pirapora.

Esse serviço livrou o Jardim Cica, parte do bairro das Pitangueiras e a Vila Vianelo do volume de água desses córregos, que, nas épocas de chuvas pesadas, somavam-se às águas das ruas e formavam volume demasiado grande para as galerias e canais existentes.

Na Vila Joana o problema foi atacado pela substituição das pontes existentes por

outras de maior largura e pela tentativa de alargamento dos córregos.

Construímos ponte com quatro metros de vão na rua Carlos Gomes, onde antes existia uma galeria de tijolos de pouca secção. Iniciamos a construção de outra ponte, também com quatro metros de vão na rua Dino. Dessa ponte já foram construídas as cabeceiras, restando a lage por fazer.

A solução de alargamento do córrego é difícil, repetimos, devido ao grande número de casas já construídas ali, o que impede que se dê ao problema a solução técnica exata. Além desse fato, as pontes são baixas e estreitas, sem secção suficiente para vazão das águas.

Como se isso não bastasse, as populações ribeirinhas servem-se daquele córrego para despêjo de lixo, o que represa a água, principalmente nas pontes onde atravessam os canos de água e esgoto.

As obras só puderam ter início após a retificação e alargamento do rio Jundiaí, o que permitiu o rebaixamento de um metro de altura no leito do córrego, prosseguindo assim e possibilitando o aumento de vazão.



Galerias de Águas Pluviais

Em nossa primeira gestão, adquirimos para a Prefeitura uma fábrica de tubos e guias de concreto, o que representou grande economia na aquisição de tubos. Com essa fábrica, pudemos nestes quatro anos construir galerias de grande importância, com diâmetros até de um metro. As principais foram: Rua Vigário J. J. Rodrigues, Vila Graff, Rua Brasil, Rua Fernando Arens, Rua Cica, Rua João Ferrara, Av. Jundiaí, Av. São Paulo, Rua Pirapora, Rua Baroneza de Japí, Rua Petronilha Antunes.

Na zona rural procedemos à drenagem, construção de galerias e boeiros em quase tôdas as estradas municipais.

TRATAMENTO DO LIXO

Com a expansão da área demográfica, o volume de lixo aumentou a tal ponto que se tornou em problema para a administração Municipal. O retalhamento natural das propriedades agrícolas foi aos poucos eliminando as possibilidades de se arranjar novos sítios adequados para o depósito.

A situação tornava-se, assim, cada vez mais inquietante e as reclamações contra o mau cheiro, as moscas e o amontoado de lixo próximo às povoações rurais multiplicavam-se sem qualquer possibilidade no sentido de dar-se um paradeiro à situação dominante.

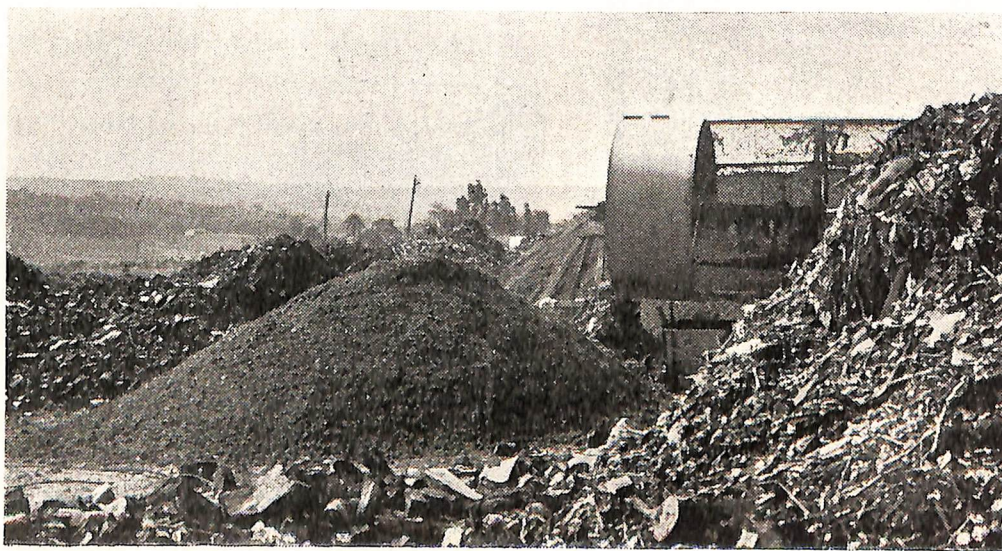
Foi nessa altura que demos início a estudos, com o objetivo de fazer tratar o lixo coletado, o qual, carregado para uma

Estação de Tratamento, ali fôsse convertido em adubo, para cuja aquisição viessem a ter, como de fato têm, preferência os agricultores do município.

Foi aberta concorrência pública, de que resultou sair vencedora a "Gibrail Tannus S/A.", que se instalou a 6 Kms. do centro da cidade, às margens da estrada Jundiá a Itú, estando em franca produção de adubo.

Por força contratual, parte dêsse adubo pode ser usada pela municipalidade.

Cumpre salientar que Jundiá foi a segunda cidade do Brasil a pôr em prática o sistema de tratamento do lixo domiciliar, pois que nem mesmo as grandes capitais o possuem.



Telefone

O problema dos telefones sempre existiu, não só em Jundiaí, como em todas as cidades do Brasil.

Em virtude do adiamento constante da solução, por parte da Cia. Telefônica Brasileira, concessionária do serviço, um grupo de jundiaíenses resolveu constituir uma firma para exploração do serviço, hoje a "Telefônica Jundiaí S/A.

Da concorrência pública, autorizada pela lei n.º 301 de 14/11/953 e aberta pelo Prefeito Snr. Luiz Latorre, foi a vencedora, obtendo contrato para exploração do serviço urbano de telefones automáticos por trinta anos.

Iniciado o serviço da construção do prédio próprio pela escavação do terreno, em Fevereiro de 1955, houve a inauguração oficial do serviço em 29 de Junho de 1957, no segundo ano da nossa gestão.

O serviço interurbano, grandemente ampliado, é explorado pela Cia. Telefônica Brasileira.

Jundiaí se orgulha de possuir serviço telefônico constituído por uma estação Ericson moderníssima, por uma rede de três mil telefones automáticos, em vias de ampliação para cinco mil, e um serviço interurbano eficiente.

A administração pública é grata aos homens que concretizaram tão arrojada idéia, tornando-a realidade.



MABS



Telefones Públicos

Coube também à nossa administração a tarefa de instalar os primeiros telefones públicos no Município.

Serviços dos mais úteis à coletividade, por resolver situações angustiantes, deu-nos oportunidade de satisfações íntimas em cada inauguração a que comparecíamos. Assim, foram colocados telefones públicos em vários bairros, a saber:

Vila Helena — Colônia — Vila Nambi — Agapeama — Jardim do Lago — Várzea Paulista — Bairro da Água Fria — Bela Vista — Vila Rami — Vila Aparecida — Vila Hortulândia — Rua das Carpas.

Em Campo Limpo, digno de nota é o gesto da KRUPP doando o telefone público que lá se instalará, tão logo se inaugure o serviço em construção dentro de seu parque industrial.

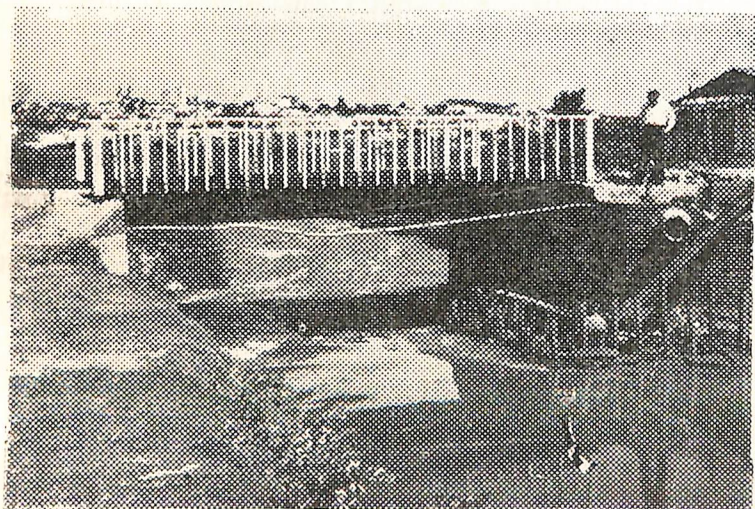
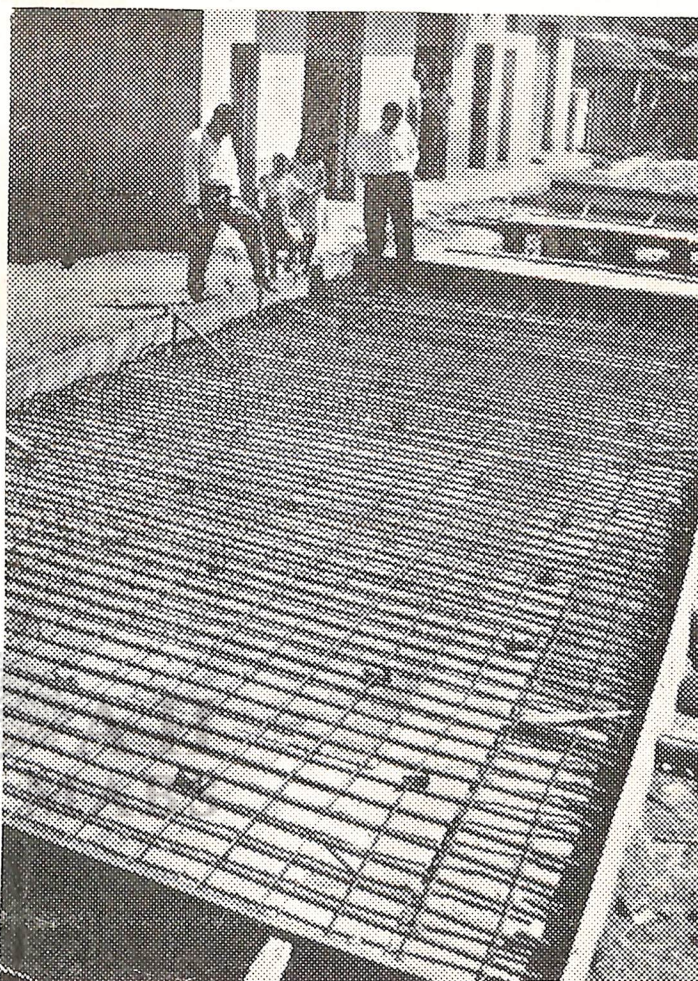
PONTES URBANAS E RURAIS

A cidade de Jundiaí é cortada por dois rios, o Guapeva e o Jundiaí, que se juntam no bairro da Ponte de São João. Além disso, vários córregos de pequena monta, como os da Vila Helena, Vila Joana etc., também serpenteiam pela cidade. Todos eles exigem do poder público a execução de pontes, que permitam continuidade das ruas e livre trânsito. Assim, foram construídas as seguintes pontes:

Rua Prof. Tavares (alvenaria com madeira); Rua São Luiz (construída as cabeceiras); Rua São Luiz (pilares no centro); Rua São Lázaro (alvenaria); Rua Tiradentes (Rio Jundiaí); Rua Cica (1.ª ponte — alvenaria concreto); Rua da Várzea (reparos no alicerce); Vila Graff (pedestre); Vila Helena (alvenaria concreto); Rua Atílio Vianelo (alvenaria); Rua Cica (2.ª ponte — concreto); Rua Carlos Gomes, Rua do Retiro (alvenaria); Rua Osvaldo Cruz Porcelana Pozzani (encontro); Rua Silva Jardim, Rua Francisco de Assis, Rua São Luiz (pedestres); Rua Pitangueiras (pedestres); Rua Dino (encontros); Rua José Maria Passos, Vila Aparecida (tubos); Samarone (pedestres).

PONTES NA ZONA RURAL

As pontes nas estradas municipais são inúmeras. Sua conservação consome grande numerário. A

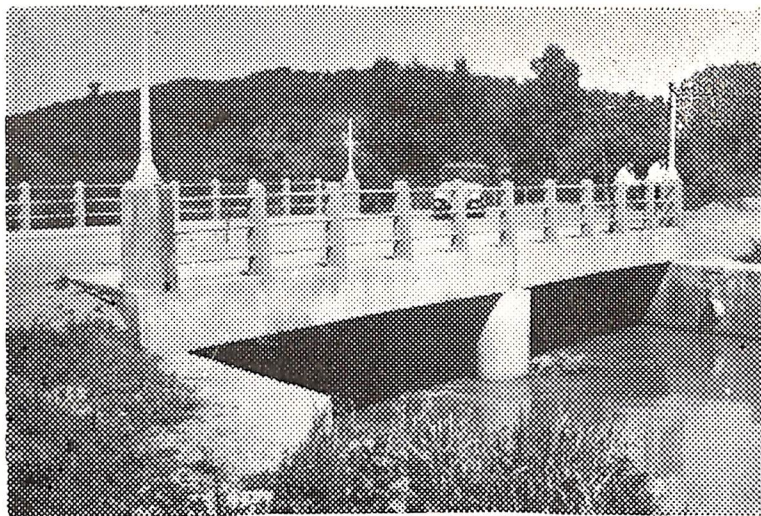


construção de novas unidades se impõe pelo progresso que determinam novos traçados das estradas e reforços das pontes existentes.

Assim foram construídas as seguintes pontes:

Estrada São Simão; Estrada Cachoeira; Estrada Sta. Elisa; Estrada do Caxambú; Estrada Monte Serrate (fazenda São João); Estrada Santa Clara; Estrada Medeiros; (fazenda Rio das Pedras); Fazenda Medeiros (ponte Água Preta); Fazenda Moimho; Estrada Buriti; Fazenda Santo Antônio; Estrada Campo Verde; Estrada Itupeva (quilômetro 15); Estrada do Traviú; Campo Limpo (Várzea, alargamento); Estrada Padre Simplicio; Estrada Pinheirinho; Estrada Jundiaí-Mirim (estrada velha de Itatiba); Estrada de Itupeva (entre quilômetro

11 e 12); Estrada de Serrador (divisa de Vinhedo); Estrada do Engordadouro; Estrada Tocantins; Estrada Petená (reparos); Estrada Rio Acima; Estrada Serra Azul (fazenda Padre Ricci); Estrada de Itupeva — Madeiros; Estrada de Ivaturucaia; Estrada de Campo Limpo (tubos); Estrada de Botujurú; Estrada Vila Paulista; Estação Experimental de Corrupira; Fazenda Rio das Pratas; Estrada Rio das Pratas — divisa com Vinhedo; Fazenda Grande; Campo Limpo (alargamento); Bairro Fernandes; Reprêsa Moisés; Terra Nova; Campo Limpo (tubos — quilômetro 7); Botujurú (Campo Limpo — Krupp — concreto); Estrada do Traviú; Estrada de Ivaturucaia (ponte Seca);



FROTA MOTORIZADA

Ao assumir o governo municipal, encontramos uma frota motorizada, que, de modo geral, não mais condizia com as necessidades do Município.

Possuía, então, a Prefeitura 21 caminhões, dois automóveis, um furgão, uma carregadeira, duas moto-niveladoras, um trator D 6 "Caterpillar" com "scraper", um trator T.D. 35 "International".

Nove desses veículos, isto é, oito caminhões e um automóvel foram considerados muito dispendiosos aos cofres públicos, devido aos cuidados requeridos para a sua conservação. Permanecendo na oficina, faziam falta no serviço. Por esse motivo, foram levados à venda, em hasta pública.

Com o produto dessa venda, somado à dotação própria autorizada por lei, a frota motorizada da Prefeitura foi reforçada pela aquisição de onze novos veículos, sendo:

Nove caminhões basculantes, um carro tanque, um caminhão para transporte de máquinas e carga pesada, todos de marca "International". Essa compra foi realizada, após concorrência pública, por preço vantajoso.

Foram adquiridos dois "jeeps" para a Diretoria de Obras.

Os veículos em aprêço contribuíram, como é bem de ver, para melhorar consideravelmente o aparelhamento moto-mecanizado. Todavia, longe está ainda êste de corresponder ao desejado.

As *motoniveladoras* e os tratores existentes são os mesmos que adquirimos em nossa primeira gestão administrativa. Não puderam ser aumentados, já que os preços se tornaram proibitivos, face ao surto inflacionário.

Com o objetivo de dotar a Municipalidade de melhor frota de tratores, caminhões, motoniveladoras, vínhamos contando com o preconizado plano do Governo Federal, pelo qual as Prefeituras teriam possibilidade de aquisição desses veículos a baixo preço, em prestações por cinco anos.

Por motivos que ignoramos, o Governo Federal desistiu da idéia e o problema foi adiado. Se pôto em prática, traria benefícios inestimáveis.

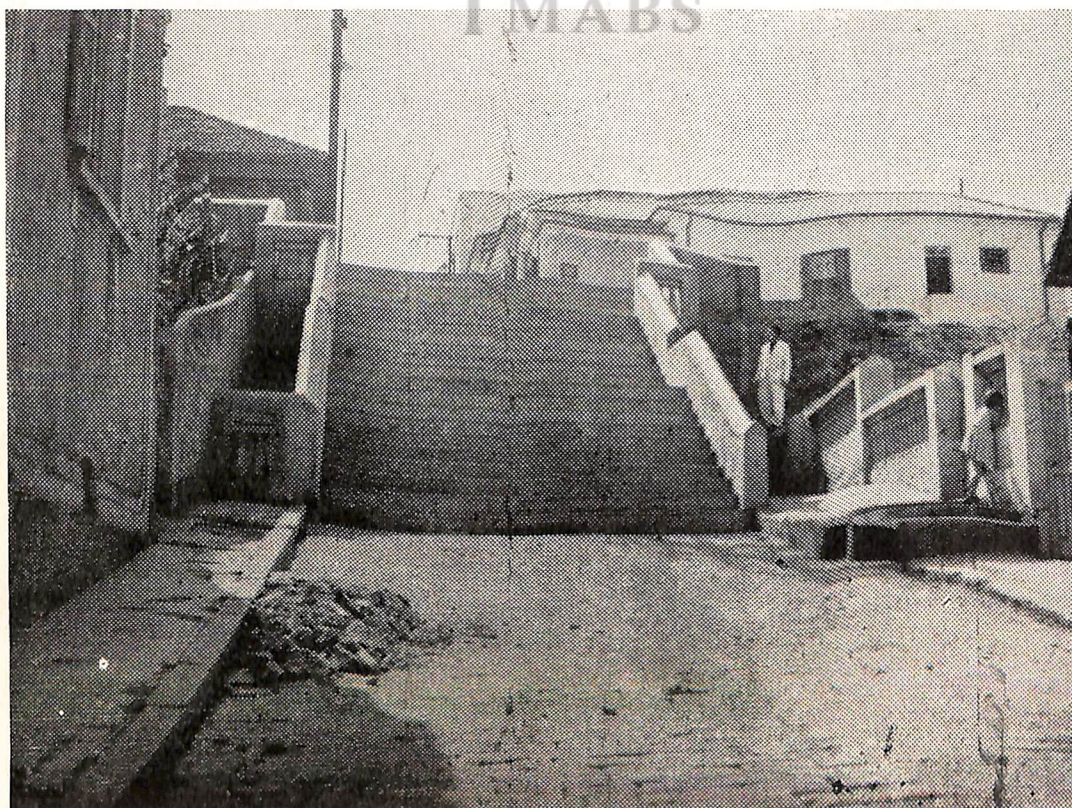
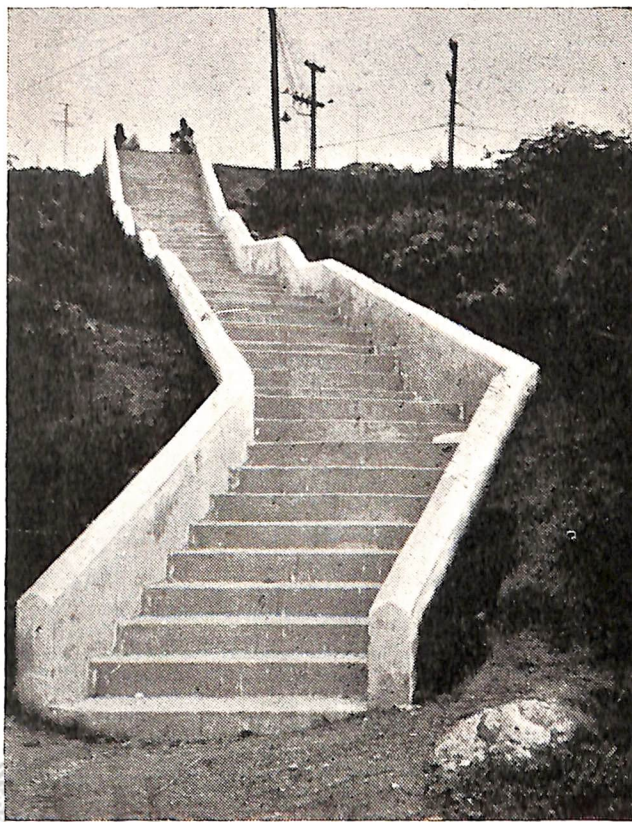
ESCADAS URBANAS

Dada a topografia da cidade, em muitos lugares a ligação de bairros e o trânsito de pedestres se fazia àrduamente, galgando barrancos, o que nem sempre podia ser feito por mulheres, velhos e crianças.

Para corrigir essa anomalia, fizemos construir duas escadas nos locais em que a necessidade era mais premente:

Uma na Rua Marcílio Dias, ligando a Rua Baroneza de Japí com a Av. Paulo Penteado, outra ligando a Rua Prof.^a Raquel Carderelli com a Rua Bela Vista.

Foram construídas em alvenaria de tijolos e vieram solucionar velhos problemas existentes desde a nossa primeira gestão.



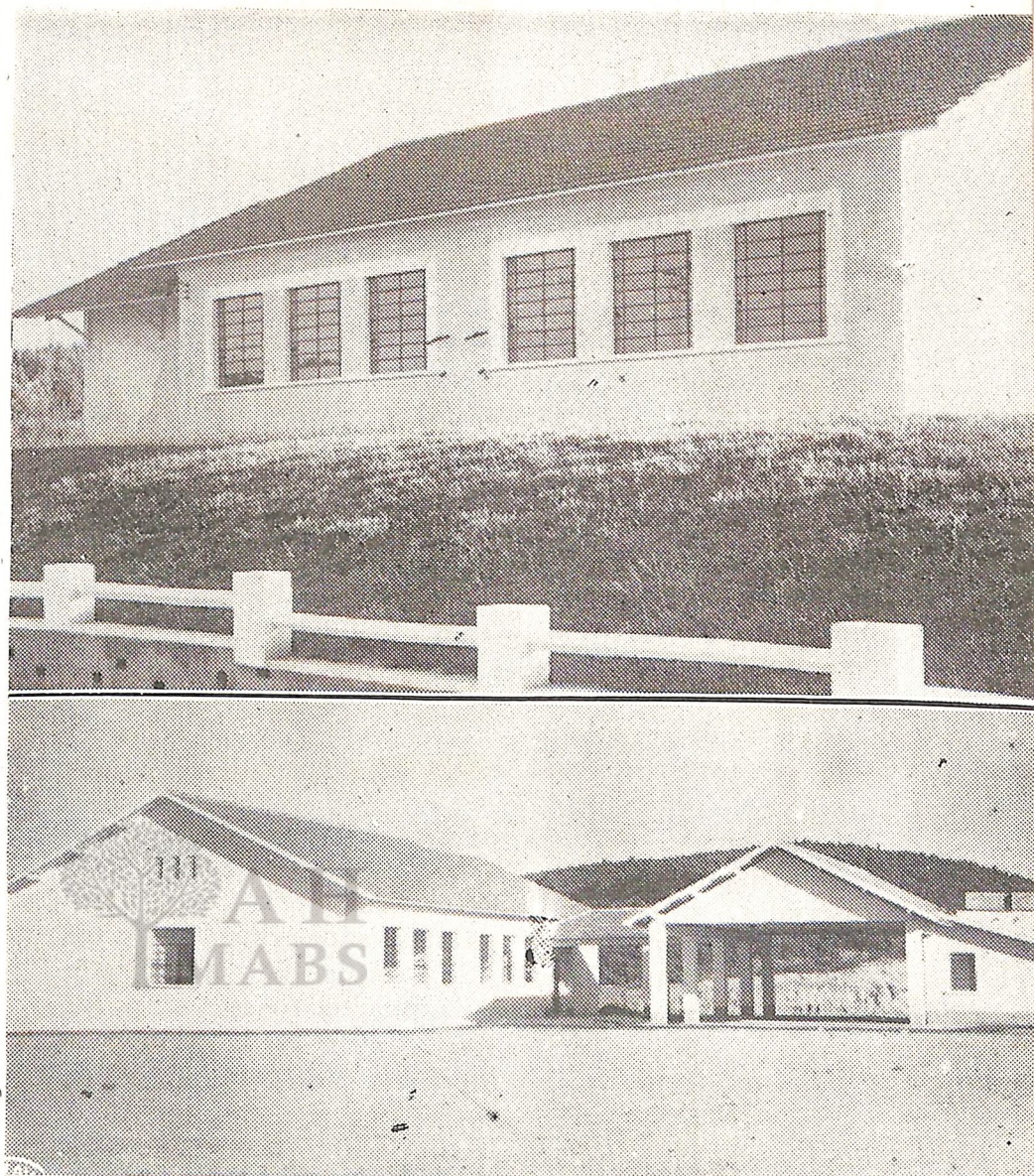
CAMPO DE AVIAÇÃO



Foi, considerando o desenvolvimento da agricultura no Município, principalmente no setor da Viticultura em que as uvas de casta fina já estão cotadas como as melhores do País, e de sua classificação de campo de alternativa, que levamos o nosso apêlo ao ilustre Chefe do Govêrno Paulista, encarecendo a necessidade e obtendo os seus bons ofícios no sentido de ser ampliado e pavimentado o campo de aviação, que, há pouco tempo, só permitia pouso e decolagem a aparelhos de pequeno porte.

Os trabalhos de terraplenagem, já concluídos, aumentaram a antiga pista de 800 para 1.400 metros. Em complemento, dentro de algum tempo, terá início o trabalho de pavimentação, já solicitado ao Exmo. Sr. Governador do Estado.

GRUPOS ESCOLARES



GRUPO ESCOLAR TIBÚRCIO ESTEVAM DE SIQUEIRA

Não obstante ser da inteira responsabilidade do Estado, a construção de prédios próprios para o funcionamento de Grupos Escolares no Município, a Prefeitura fêz, a expensas suas, aquele em que funciona, o Grupo Escolar “Engenheiro Francisco Paes Leme de Molevade”, em Campo Limpo, fato ocorrido em nossa primeira gestão administrativa.

Últimamente, por conta do “Instituto de Previdência do Estado de São Paulo”, construiu o prédio do Grupo Escolar “Ti-

búrcio Estevam de Siqueira” no distrito de Várzea.

Além disso, em prédios para outros estabelecimentos de ensino primário, próprios ou alugados, a Prefeitura tem feito melhoramentos e reformas em quase todos, graças ao que se encontram conservados.

No momento, envidamos todos os esforços junto ao Exmo. Snr. Governador para obter a construção dos prometidos prédios próprios dos Grupos Escolares da Vila Arens, Vila Rio Branco, Colônia, Caxambú, Itupeva e outros.

GRUPO ESCOLAR DE VILA ARENS

O projetado edifício do Grupo Escolar "Paulo Mendes Silva", em Vila Arens, levou-nos a sucessivos encontros com o Exmo. Snr. Governador. Dadas as suas agigantadas proporções, só pode, mesmo, ser construído com financiamento do Estado.

De conformidade com a respectiva planta, deverá ser construído, em larga área de terreno doada pelo industrial sr. J. J. Abdalla, gleba essa já incorporada ao patrimônio

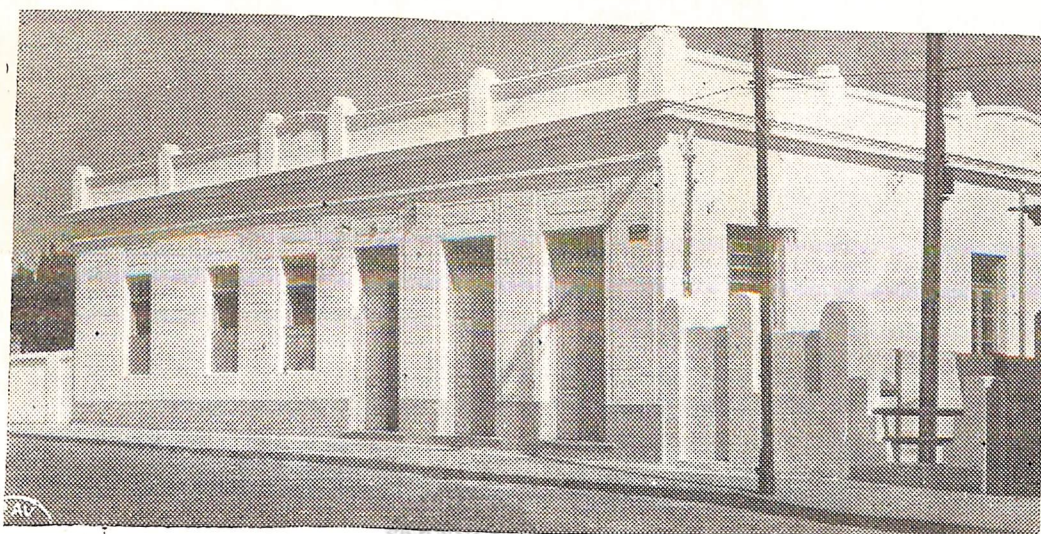
Municipal, um prédio com 18 salas de aula, sala de professores, diretoria, secretaria, galpão, sanitários, depósitos, sala para dentista etc., dispondo ainda de todos os requisitos exigidos pela pedagogia moderna, para o funcionamento de um estabelecimento de ensino primário. Poderá, se assim o julgarem conveniente

as autoridades escolares, nêle funcionar, anexo, o Ginásio de Vila Arens.

Podemos ainda acrescentar que foi assinado contrato para a sua construção e já iniciadas as obras pela Prefeitura, com financiamento do "Instituto de Previdência do Estado".



GINÁSIO DE VILA ARENS



A criação e instalação do Ginásio de Vila Arens sempre foi a aspiração do povo daquele próspero bairro.

Foi uma das causas públicas que esta administração abraçou e fêz questão de levar avante. A nós se juntaram destacadas figuras da política e do magistério.

A sua criação foi condicionada à mais ampla colaboração da Prefeitura, que tomou a si a incumbência da adaptação de

um prédio para seu funcionamento e no qual dispendeu, de acôrdo com a Lei, cerca de Cr\$ 350.000,00, possibilitando assim a sua inauguração em 1.º de Março de 1959.

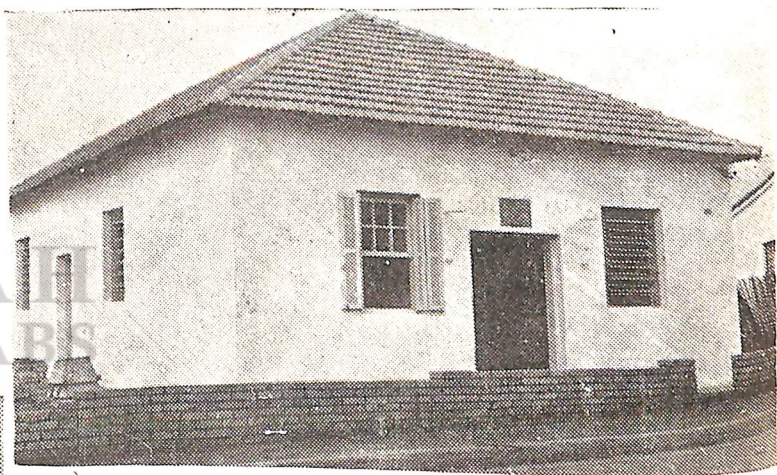
Nunca é demais falar no que este ginásio representa, não só para o bairro de Vila Arens, mas também para todo o Município, pois é mais um estabelecimento de ensino oficial que vem contribuir para ampliar a cultura em nossa terra,

GUARDA CIVIL

Atendendo a reiteradas solicitações do Executivo Municipal ao Exmo. Sr. Governador do Estado, Dr. Jânio da Silva Quadros e ao Exmo. Sr. Diretor da Guarda Civil, Sr. Jaime Ferreira, foi instalada uma subdivisão da Guarda Civil de São Paulo, em Jundiáí.

Sua instalação veio melhorar o serviço de trânsito na cidade, o policiamento dos cinemas e o policiamento preventivo.

Para quartel da sub-divisão, a Prefeitura cedeu, a princípio, o edifício do restaurante da Festa da Uva. Posteriormente reformou um prédio de sua propriedade na Rua do Retiro. Cedeu-o e hoje lá está confortavelmente instalada a sub-divisão da Guarda Civil.



SINALIZAÇÃO DO TRÂNSITO

Quando à frente da Diretoria do Serviço de Trânsito, o Deputado Nicolau Tuma, Jundiáense de nascimento, em contacto com este Executivo, mandou planejar um sistema racional, no sentido de disciplinar o trânsito em nossa cidade.

Foi modificado o sentido de mão de direção em diversas ruas, foram sinalizadas eficientemente outras e foram colocados semáforos no cruzamento da rua Vigário J. J. Rodrigues com a José do Patrocínio, no cruzamento da Rua do Rosário com a Barão do Triunfo e na Rua Baroneza do Japi com a Barão do Triunfo. Foi colocado "pisca-pisca" no cruzamento da Avenida Dr. Olavo Guimarães com a Rua Barão do Rio Branco.

Sem dúvida, esse sistema veio trazer grandes vantagens no escoamento de veículos pelas nossas ruas estreitas e acanhadas.

SENAI - ESCOLA INDUSTRIAL

Jundiaí, cidade operária, recebeu e continua a receber inúmeras indústrias, que requerem mão de obra qualificada, com alto grau de habilidade.

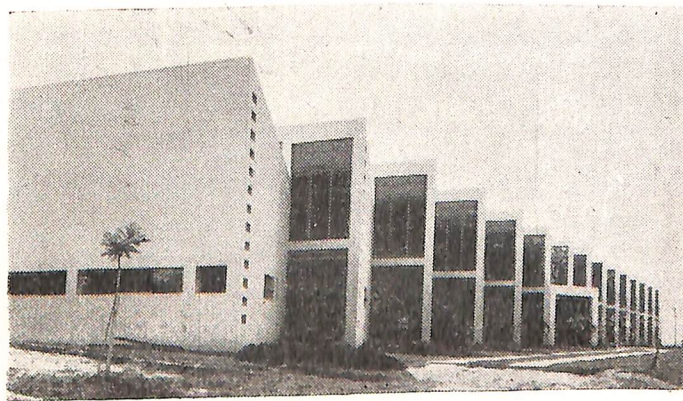
Para atender à demanda, contamos com três escolas de tipo industrial:

A ESCOLA SENAI FERROVIÁRIA, instalada na Cia. Paulista de Estrada de Ferro e por ela mantida, sob orientação do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial; a ESCOLA SENAI INDUSTRIAL, que é uma das dezenas de escolas da rede de estabelecimentos de ensino que o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial possui em todo o Estado; A ESCOLA INDUSTRIAL "DR. ANTENOR SOARES GANDRA", do Governo do Estado.

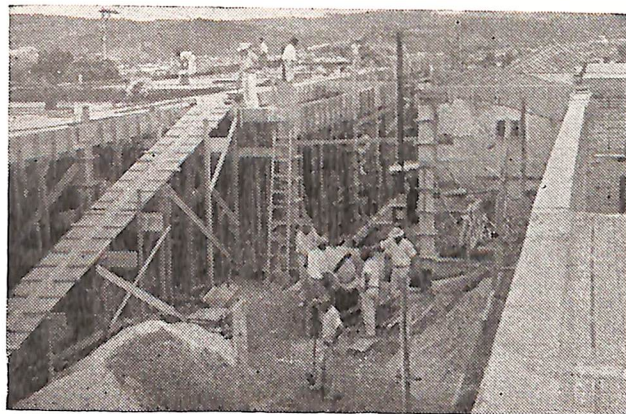
Já em nossa primeira gestão, processou-se a doação de uma área de terreno na Vila Vianelo, para a construção da Escola Senai, que funcionava em local acanhado. Motivos de ordem técnica, entretanto, não permitiram que fosse edificada a Escola naquele local.

Coube à administração do nosso digno antecessor, Sr. Luiz Latorre, a doação da maior parte da área do terreno, uma vez que parte foi adquirida de terceiros pelo SENAI, em que hoje se eleva, no Anhangabaú, o edifício da Escola SENAI, obra arquitetônica de real importância.

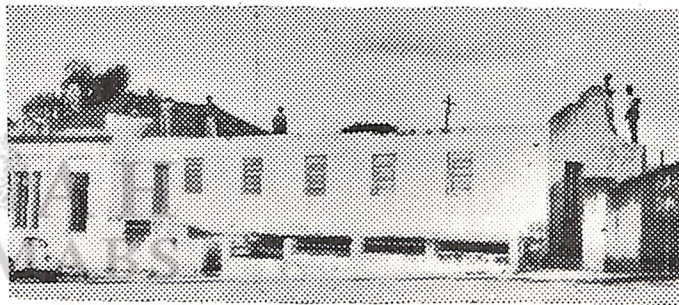
Em nossa administração, processou-se a permuta de lotes, já doados, por outros em outro local, também de propriedade municipal, a fim de o SENAI entrar na posse imediata do terreno e consequentemente poder iniciar as construções. Acresce que sempre oferecemos ao SENAI todas as facilidades, tais como serviços de remoção de terra e terraplenagem, com o fim de ver edificada a moderna Escola com que essa organização industrial dotou Jundiaí, para benefício da indústria local e da mocidade laboriosa de nossa terra.



SENAI



ESCOLA INDUSTRIAL DR. A. S. GANDRA EM CONSTRUÇÃO



ESCOLA I. DR. A. S. GANDRA EM FASE DE DEMOLIÇÃO

Quanto à Escola Industrial "Dr. Antenor Soares Gandra", cuja aquisição do terreno e imóveis pelo Governo do Estado se processou em nossa primeira gestão, acha-se instalada em edifícios adaptados, o que não oferece as necessárias facilidades para um ensino adequado.

Para corrigir essa falha, a administração municipal, com a colaboração de políticos e membros do magistério, alcançou o interesse do Governo do Estado para a edificação dos novos prédios. Entretanto, como os preços-bases apresentados pela Diretoria de Obras Públicas não interessassem às empresas construtoras, ficou deliberado que a obra se realizaria com mão de obra local, sob controle da administração municipal, mas, paga pelo Governo do Estado. Assim vem sendo feita a obra, que já se encontra no segundo pavimento. Inicialmente constará de um edifício de três andares, em que se alojarão a diretoria, as salas de aulas, cabina de força e o galpão de recreio.

No futuro serão construídos os edifícios para as oficinas.

ESCOLA DE CONSTRUÇÃO CIVIL

Jundiaí teve a felicidade de ser a cidade escolhida como sede de uma das escolas de grau médio mais necessárias em todo o país:

A Escola de Construção Civil, que abrange os cursos de construção de pontes, estradas, edifícios e agrimensura.

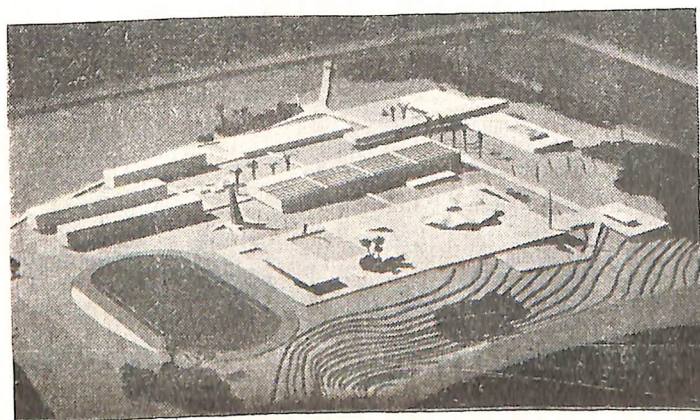
No Brasil, atualmente, não existe curso que forme técnico com conhecimentos suficientes para desempenhar eficientemente o elo de ligação entre o engenheiro e o operário. Até o momento o engenheiro deve permanecer na obra, nível e trena em punho, a fim de que graves erros não provoquem danos irreparáveis, o que o desvia de suas verdadeiras funções.

É exatamente esse homem, que entende a linguagem técnica do engenheiro, que sabe usar um teodolito, um nível, uma trena, um prumo, que sabe ler e interpretar uma planta, que sabe executar e, portanto, mandar executar qualquer serviço pertinente a uma edificação, que conhece as verdadeiras funções e capacidade dos operários, que é enfim a própria alma da execução — é esse homem, repetimos, que nos falta no Brasil.

É esse homem que sairá da Escola de Construção Civil, num futuro próximo.

Para a realização desse projeto do governo Federal, que está construindo outros do mesmo nível, em outras partes do País, foi assinado, no Palácio do Governo do Estado, um convênio entre o Governo Federal, o Estadual e o Municipal, estabelecendo a contribuição de cada parte, a saber:

O Governo Estadual construirá e instalará os prédios necessários.



FOTOGRAFIA DA MAQUETE



REUNIÃO POR OCASIÃO DA ASSINATURA DO CONVÊNIO

O Governo Estadual deverá manter a Escola, pagando o pessoal docente e o administrativo.

O Governo Municipal devia doar o terreno para a concretização da obra e o fez, graças ao espírito de compreensão e de patriotismo da família Storani, a quem o município será eternamente grato. Esse terreno tem a área de 200 mil metros quadrados (8 alqueires) e está localizado às margens da Via Anhanguera, junto ao futuro "Trevo" da Vila Rami, defronte ao quartel do 2.º Grupo de Obuses 155.

O projeto já foi elaborado e o início das obras está previsto para breve.

O Conjunto apresenta: salas de aulas teóricas; salas de aulas práticas; administração geral com auditório; praça de esportes completa; internato para 300 alunos; residência de professores; residência para os funcionários; casa de força etc.

É uma realização que muito beneficiará não só Jundiaí, mas também todo o Brasil.

Os nossos agradecimentos ao Exmo. Sr. Ministro da Educação, Dr. Clóvis Salgado; ao Exmo. Sr. Dr. Jânio da Silva Quadros, ex-governador do Estado; aos Srs Dr. Francisco Montojos, Diretor do Ensino Industrial no Brasil; Dr. Italo Bologna, Diretor Regional do SENAI; Prof. Arnaldo Laurindo, Diretor do Ensino Industrial no Estado, aos quais devemos esse magnífico empreendimento em nossa terra.

PRAÇAS, JARDINS PÚBLICOS, ARBORIZAÇÃO E AMPLIAÇÃO DO CEMITÉRIO

No quadriênio 1956-1959, o governo municipal cuidou dos jardins existentes e construiu o Jardim da Praça da Bandeira, além de outros de menor área em Vila Arens, Vila Rio Branco, início da Rua Dr. Antenos Soares Gandra etc.

Nas grandes áreas ajardinadas do recinto da Festa da Uva e da Praça de Esportes, a Prefeitura ampliou os gramados, principalmente na Concha Acústica e nas rampas ao lado do ginásio, piscinas, quadra de tênis, pista de atletismo etc. Além disso, aumentou a arborização nesses locais.

Nas ruas foram plantadas mais de duas mil árvores. Infelizmente, apenas um terço desse número continua de pé. As demais foram arrancadas e destruídas. Alguns malfetores, surpreendidos em flagrante, responderam a processo, enquanto outros continuam na devastação, sem se aperceberem de que esses prejuízos são pagos por eles próprios, sob a forma de im-



PRAÇA DA BANDEIRA

postos, e que ficam privados de sombra, beleza e ar puro.

Foram arborizadas as ruas: Anchieta, Baroneza do Japí, Avenida Dr. Cavalcanti, Vila Municipal, Rua Vigário J.J. Rodrigues, Av. Dr. Olavo Guimarães.

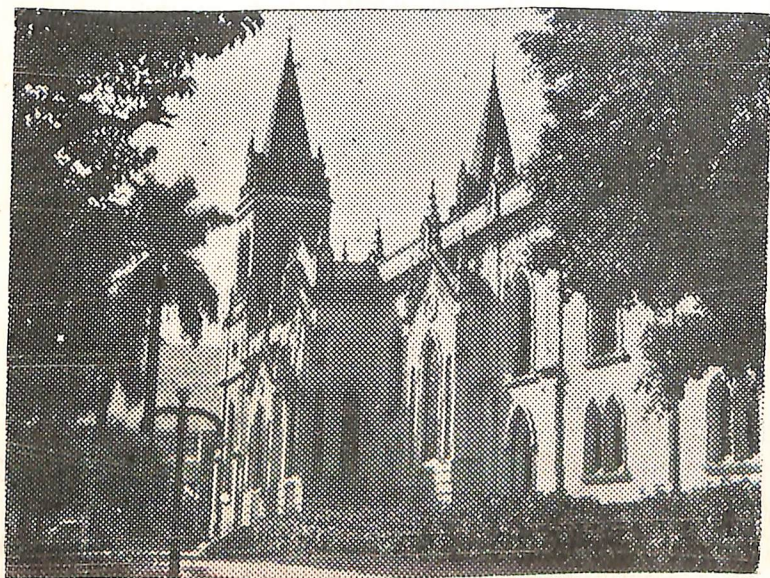
Restam apenas as árvores da Av. Dr. Cavalcanti, onde existem proteções colocadas pelos próprios proprietários, aos quais o governo municipal é grato, e da Rua Anchieta, onde os proprietários zelam carinhosamente pelas mesmas. Das demais ficaram algumas em diversas ruas.

Foi construído sanitário para senhoras na Praça Marechal Floriano Peixoto.

O desenvolvimento do Município provoca, como é natural, a solução de problemas variados, inclusive o aumento da área do cemitério ou a criação de novos.

A administração 1956-1959 fez ampliar o cemitério em 17.600 metros quadrados, permitindo 1.500 novas sepulturas e começou a construir muro de fêcho na rua posterior à parte nova.

O problema continua e deve ser resolvido quando da instalação dos cemitérios nos distritos de Várzea, Campo Limpo, Itupeva e o da Vila Progresso, que foi autorizado por lei.

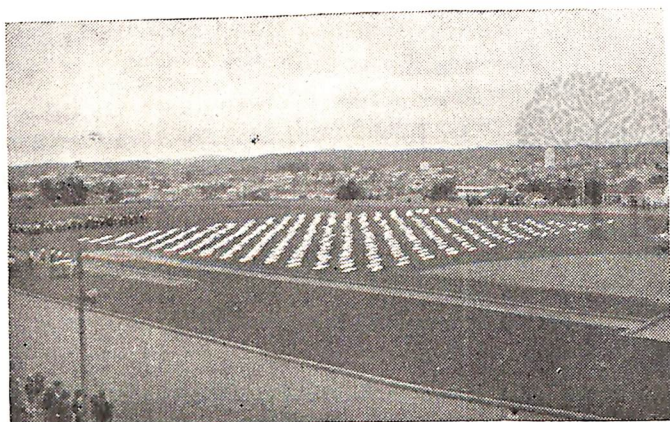


MATRIZ N. S. DO DESTERRO

FESTAS CIVICAS E ATIVIDADES SOCIAIS

Durante os quatro anos foram realizadas festas nas datas magnas da Nação e do Município. Em tôdas elas o Executivo procurou incentivar o amor à Pátria, à natureza, e à moral, emprestando todo o seu apoio no sentido de que essas festividades decorressem com brilhantismo e ordem.

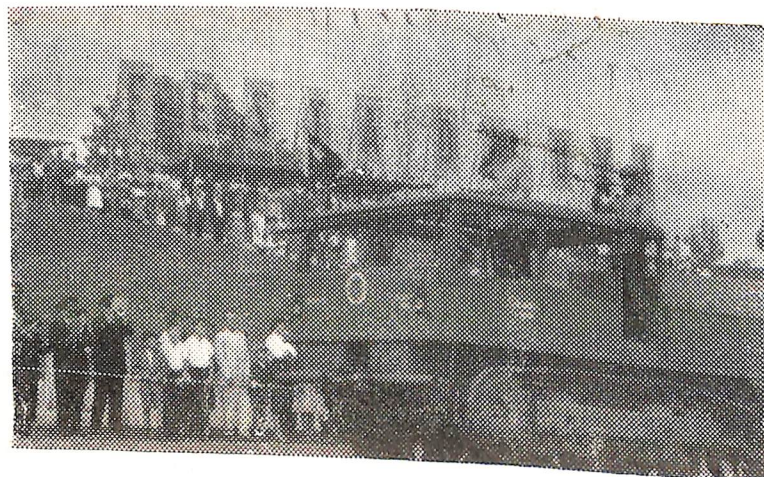
No dia da Pátria de cada ano, foram realizados desfile das escolas, demonstrações de ginástica coletiva na praça de esportes, jogos



Nas festas religiosas o Executivo emprestou seu apoio moral e material.

Além desses festejos, o Município promoveu mesas redondas, avivando o problema do reflorestamento e da habitação popular, bem como, em colaboração com o Núcleo da Associação Brasileira de Escritores de Jundiaí, cursos de literatura, conferências e exposições.

esportivos etc. No último Sete de Setembro realizou-se magnífica parada, em que tomaram parte as forças armadas aquarteladas em Jundiaí, sob o Comando do General Aluísio de Miranda Mendes, as escolas, destacamento do Corpo de Bombeiros etc. Pela primeira vez foi realizada na Av. Jundiaí, sendo o palanque oficial armado defronte à esplanada da "Festa da Uva".



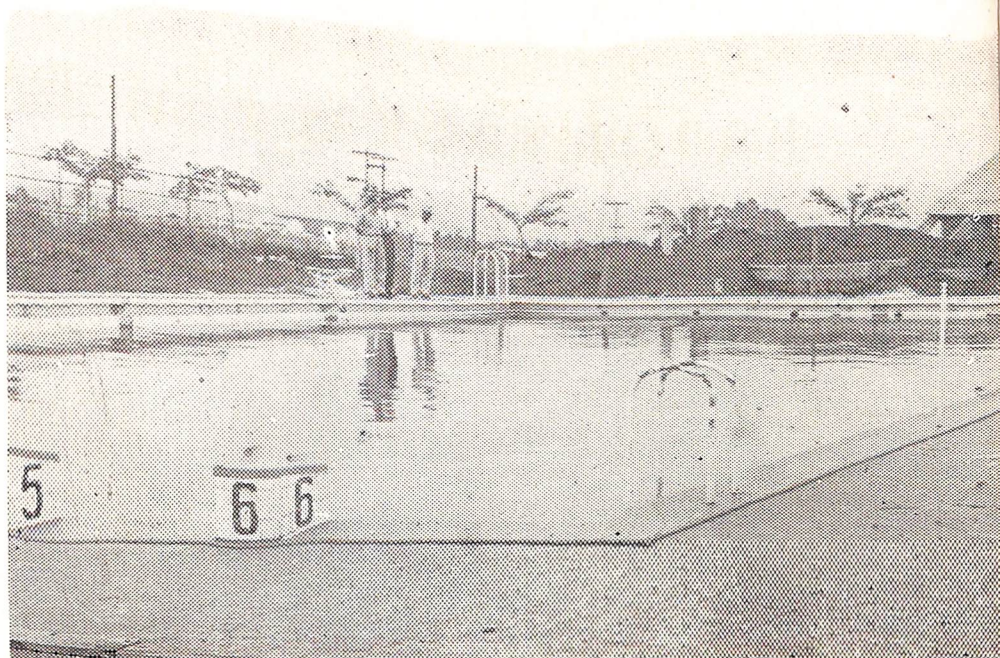
PRAÇA MUNICIPAL DE ESPORTES

A Praça de Esportes, cuja construção foi iniciada em nossa primeira gestão, teve prosseguimento na profícua gestão do Sr. Luiz Latorre, recebendo da administração municipal, neste quadriênio, toda a atenção possível, quer na conservação da obra, quer na complementação necessária para o desenvolvimento pleno da Educação Física e dos Esportes.

Poucas são as cidades no interior do Estado, e mesmo do País, que possuem uma Praça de Esportes tão ampla e tão completa. Em área de terreno de 61.861 metros quadrados foram construídas três quadras de Tênis, duas quadras descobertas de Basket e Voley, uma pista de atletismo completa, uma piscina com dimensões oficiais e um ginásio de esportes de concreto armado, com cúpula de 60 metros de diâmetro, 25 metros de altura, e com capacidade para 5 mil pessoas sentadas.

Foi financiado por Comissão Particular e a Prefeitura, sendo o custo das obras com o ginásio aproximadamente de Cr\$ 6.000.000,00 (seis milhões de cruzeiros), Hoje custaria mais de Cr\$ 40.000.000,00 (quarenta milhões de cruzeiros).

Para que se tenha idéia da oportunidade da ereção dessa obra, basta lembrar que presentemente só



o trabalho de remate superficial importa em gastos idênticos ao valor do seu custo.

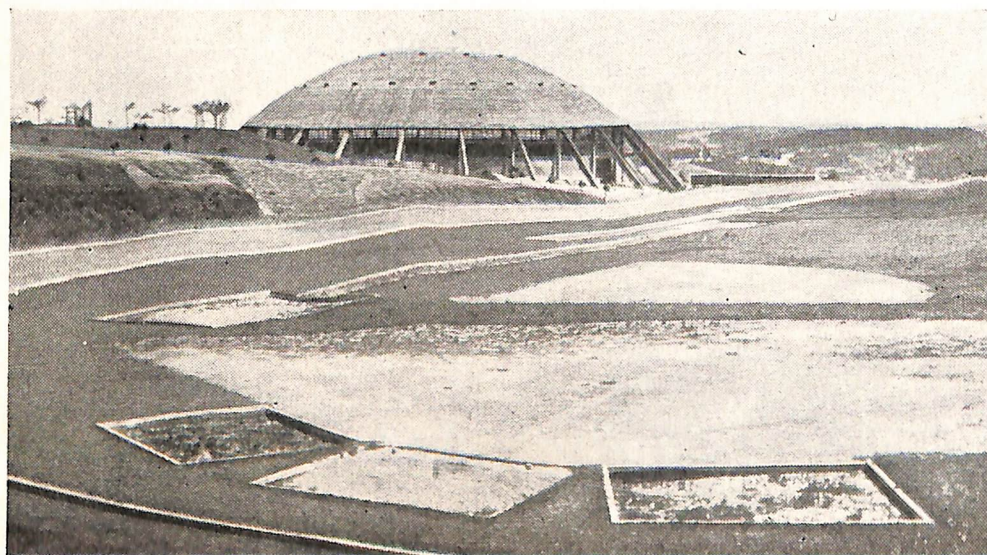
Neste quadriênio fizemos introduzir vários melhoramentos na Praça.

No Ginásio, construímos novos vestiários subterrâneos, revestimentos internos, pisos, pintura etc.

Na Praça reparamos a piscina, que, desde a sua Construção, em 1953, apresentava defeitos de origem, como vazamentos, rachaduras e outros.

A pista de atletismo foi reformada e iluminada. Os caminhos foram cimentados; as rampas, gramadas; os portões de acesso, colocados.

Nela serão realizados os jogos abertos de 1961, além de se prestar magnificamente para competições, demonstrações de ginástica etc.



ESPORTES

O esporte em nossa terra luta com dificuldades e nada mais justo do que o governo municipal ampará-lo dentro do possível.

O futebol é o esporte preferido pelos jundiaenses e o Executivo procura com os meios ao seu alcance fazê-lo progredir. Assim, na construção do "Estádio do Paulista Futebol Clube", no Jardim Facaembú, a Prefeitura prestou auxílio por meio de empréstimo de máquinas para terraplenagem, drenagem de águas pluviais, transporte de grama, melhoria das vias de acesso etc.

No "Estádio do Corinthians Jundiaense F. C." auxiliou com máquinas, com tubos, com homens etc.

Auxiliou a construção de outros campos menores, como o de Corrupira, Vila Aparecida etc. e, quando possível, sempre cedeu a motoniveladora para aplainar ou deixar em condições os diversos campos em vários bairros.

Outros esportes, tais como bola ao cesto, voleibol, atletismo, natação, futebol de salão, sempre mereceram assistência, quando necessitaram do auxílio da Prefeitura, porque compreendemos o que representa para a nação a prática de esportes e a cultura física.

Nestes quatro anos, procuramos prestigiar e desenvolver o esporte em nossa terra, já que possuímos o que de melhor há em instalações esportivas. Com poucos recursos, no entanto, graças à boa vontade dos esportistas e ao trabalho desenvolvido pelos cidadãos que ocuparam a Presidência da Comissão Central de Esportes a nosso convite, foi o nome de Jundiaí projetado em todo o Estado, em várias modalidades, nos Jogos Abertos do Interior, Troféu Bandeirantes, Campeonatos do Interior, etc.

Em Bola ao Cesto a equipe jundiaense, apresentando-se com elementos novos, obteve algumas vitórias e boas colocações nos quatro anos, inclusive o terceiro lugar nos Jogos



Abertos realizados em Santo André neste ano. Três jogadores foram convocados para a Seleção Paulista.

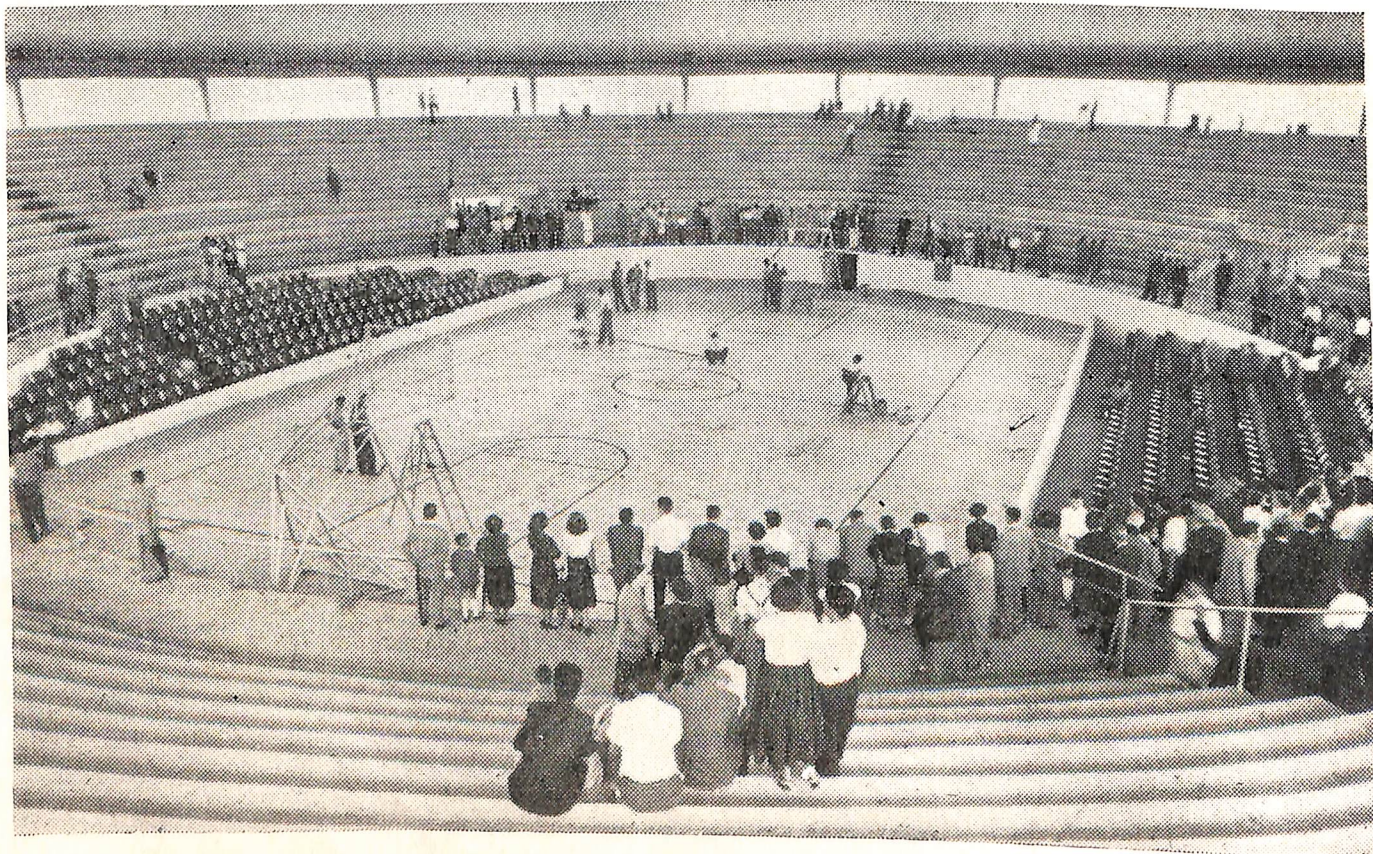
Em Voleibol feminino Jundiaí obteve ótimas colocações, das quais se destacaram seis campeonatos, três vice-campeonatos e outras ótimas colocações.

Em atletismo, graças ao valor de vários atletas, à grande forma física e à boa orientação técnica, o município se projetou de maneira inequívoca em salto de extensão, corrida de 100 metros, salto triplo, salto com vara, corrida 4 x 100 etc. classificando-se sempre nos primeiros lugares.

Em saltos ornamentais também Jundiaí sagrou-se campeão cinco vezes, vice-campeão e obteve outras boas classificações.

Além dessas modalidades esportivas, Jundiaí tem se destacado em tênis, ciclismo, xadrês, tênis de mesa, futebol de salão e outros.

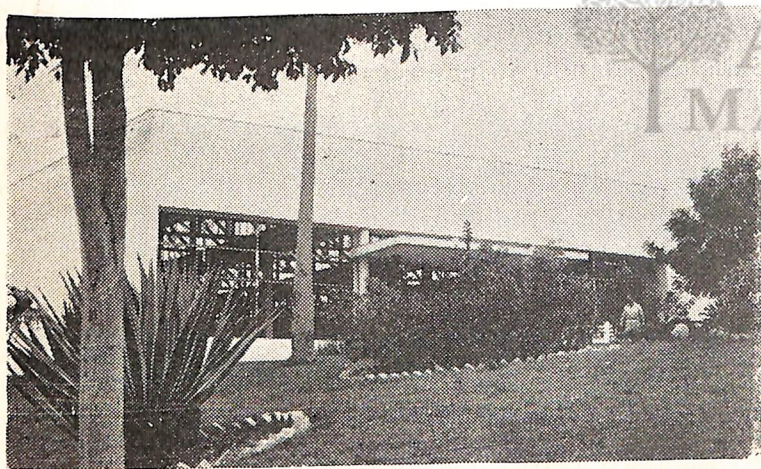
Com a criação do Centro de Recreação, Educação Física e Esportes, disciplinando o uso da Praça de Esportes e orientando o desenvolvimento esportivo, acreditamos no futuro promissor do esporte em nossa terra.



PARQUE MUNICIPAL DO ANHANGABAÚ

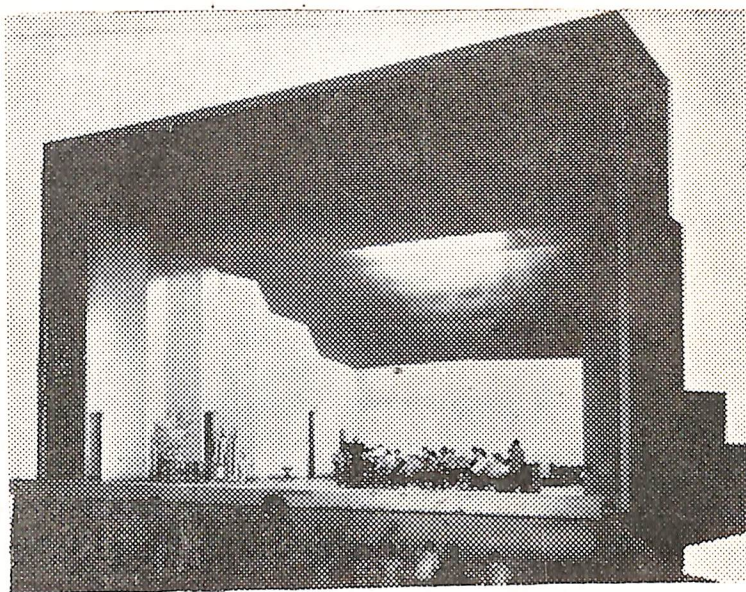
Ao deixarmos o governo em nossa primeira gestão, havíamos obtido dos Governos Federal e Estadual auxílio financeiro para a realização da Festa da Uva e Exposição Industrial. Planejamos, então, em área da Municipalidade, resultante de patrimônio próprio e permuta com terceiros, um parque arborizado, dentro do qual, em grandes pavilhões, acrescidos de restaurante, **boite**, **marquise**, seriam realizadas exposições, festas, bailes etc.; em uma concha acústica haveria representações teatrais, concêrtos, ballets etc.

Resolvemos dar a êsse recanto um aspecto de obra permanente, porque, assim, estaríamos não só aplicando bem o dinheiro recebido, como daríamos a Jundiaí um recanto que lhe fazia falta.



Com o atraso da vinda dos auxílios, as obras somente foram iniciadas na gestão do Sr. Luiz Latorre, que, tendo o mesmo ponto de vista nosso, executou, sob a nossa orientação técnica, Presidente da Comissão de Obras que éramos na ocasião, as obras planejadas, com exceção da Concha Acústica, por falta de meios.

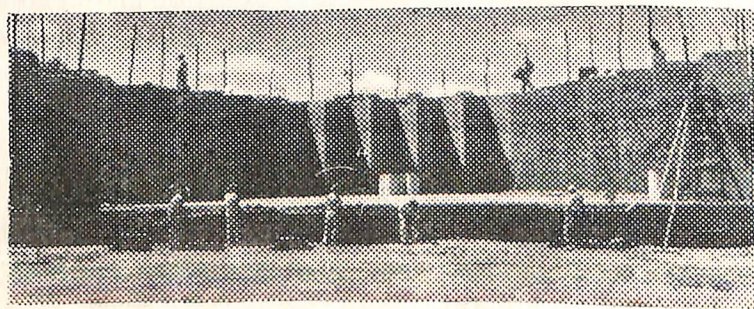
Nesta ocasião conseguimos novo auxílio do Governo Federal e, com parte desse dinheiro, reformamos todos os pavi-



lhões, o restaurante e a **boite**, o parque, os portões; construímos novo letreiro e a Concha Acústica.

Esta obra foi realizada com um apreciável movimento de terra e gramado, possibilitando a 10 mil pessoas assistirem a espetáculos que se realizam no palco, com perfeita visibilidade e audição. A concha tem 20 metros de largura por 10 de altura e 10 de profundidade.

Foi construída de alvenaria de tijolos e concreto armado, dentro de rigoroso cálculo de acústica. Durante a realização da Festa de 1959, nela foram realizadas inúmeras representações, que entusiasmaram o público presente.



ENSINO MUNICIPAL

A Prefeitura Municipal mantém, subordinada à Diretoria da Educação e Assistência Social, escolas pré-primárias, primárias, escola subvencionada, parque infantil, ensino secundário e profissional, **Ballet** de Jundiaí, educação física e assistência social.

As escolas pré-primárias destinam-se às crianças de quatro a sete anos e as primárias de sete em diante e localizam-se em núcleos de difícil acesso e em núcleos onde a falta de número de crianças não permite criação de escola estadual.

No quadriênio 1956-1959, foram criadas mais dez escolas municipais, pois o número de crianças sem escola assim o exigiu. Além disso o material didático foi distribuído suficientemente, de acordo com o pedido das professoras.

O município conta com trinta escolas.

No Parque Infantil as crianças ficam sob a responsabilidade de professoras especializadas e o estabelecimento é subordinado, quanto ao seu funcionamento, ao Departamento de Educação Física e Esportes do Estado de S. Paulo, que fornece toda a orientação didática e pedagógica, bem como exerce a inspeção.

Além das atividades normais, o Parque comemorou todas as datas nacionais. Houve várias sessões de cinema educativo e recreativo.

Há necessidade da criação de mais parques infantis, porém, dado o montante elevado a se dispende no equipamento, no pessoal e professoras, a solução do problema vai sendo adiada.

A Prefeitura subvencionou várias escolas particulares de ensino secundário e matriculou gratuitamente cerca de trezentos alunos sem posses, após seleção rigorosa. Também foram matriculados alunos em cursos de corte e costura, datilografia, Conservatório Musical de Jundiaí e **Ballet** de Jundiaí.

Quanto ao ensino superior, temos trabalhado para que Jundiaí venha a possuir escolas dêse nível, porém não temos sido feliz. Em nossa primeira gestão havíamos doado 4 alqueires de terra às margens da Via Anhanguera para a construção da Faculdade de Engenharia Industrial, porém, quando tudo se encaminhava no sentido da sua concretização, o falecimento do Padre Sabóia de Medeiros, seu principal propulsor, os planos caíram por terra e o terreno nos foi devolvido.

Instruimos, então, um projeto de lei que a Câmara aprovou, criando, no Município, duas Faculdades: a de Filosofia e a de Engenharia.

Foi constituída comissão especial para a sua efetivação, o que ainda não se deu por falta de prédio apropriado, falta de apoio financeiro e de uma série de impecilhos.

Contudo temos o primeiro passo já dado como marco inicial da jornada, para mais essa conquista de indiscutível valia à mocidade não só de nossa terra, como dos municípios que nos circundam.



OBRAS OBTIDAS DOS GOVERNOS ESTADUAL E FEDERAL



O Governo Municipal nunca esteve divorciado dos Governos Estadual e Federal; pelo contrário, foi sempre bem recebido e até prestigiado pelos chefes do Executivo Paulista (nas duas gestões), pelos Ministros de Estado do Governo da União e pelos Deputados Estaduais e Federais.

Não obtivemos para Jundiaí o que a sua pujança econômica e eleitoral exige por motivos diversos, dos quais a ausência de representantes jundiaenses nas Assembléias Estadual e Federal muito influe. Mas, a despeito disso, obtivemos do Governo Estadual obras públicas e financiamentos, que abaixo destacamos:

Prédios para a Cadeia e a Delegacia de Polícia; para o Grupo escolar "Tiburcio Estevam de Siqueira" na Várzea; para o Grupo "Paulo Mendes Silva", com dezoito Salas, na Vila Arens; para a "Escola Industrial" Dr. Antenor Soares Gandra, c/ três pavimentos; para o posto de Puericultura no bairro das Pitangueiras; reformas nos Grupos Escolares "Conde de Parnaíba" e "Siqueira de Moraes"; término das obras do "Instituto de Educação"; reforma e ampliação do campo de aviação; construção do Trevo da Avenida Jundiaí;

Foram assinados dois empréstimos: Um de dezesseis milhões para água e outro de dez milhões para pavimentação. Além desses, foram autorizados e não realizados, por falta de projetos que estão sendo elaborados, mais dez milhões para o serviço de água e vinte milhões para o serviço de esgoto.

Do Governo Federal obtivemos:

Permanência das escavadeiras do D.N.O.S. do serviço de saneamento iniciado em 1955 a fim de que se complete o alargamento e retificação do rio Jundiaí desde Itupeva até Campo-Limpo, além do serviço executado em outros rios; auxílio de quatro milhões para realização da Festa da Uva; auxílio de um milhão para realização da Exposição Agro-Pecuária; criação e construção da Escola de Construção Civil.

TERRENOS DOADOS E ADQUIRIDOS

A administração 1956-1959 doou terrenos a terceiros para a execução de obras de interêsse coletivo, obras que, pelo seu alcance social e humano, se faziam e se fazem sentir em diversas classes em nossa terra.

Alguns terrenos eram do patrimônio municipal, outros foram doados à Municipalidade por particulares e entregues ao Governo. Assim temos:

Terreno de oito alqueires (parte do Município no Convênio) recebido da Família Storani e doado ao Governo Federal, para a Escola de Construção Civil, localizado às margens da Via Anhanguera defronte ao quartel do 2.º Grupo de Obuses 155.

Terreno de 3.600 metros quadrados doado ao Instituto de Previdência do Estado de São Paulo no Anhangabaú, para a Cadeia e a Delegacia de Polícia.

Terreno de 4.000 metros quadrados, para a construção do Grupo Escolar "Tibúrcio Estevam de Siqueira", na Várzea.

Terreno de 5.000 metros quadrados na Vila Progresso, doado ao Instituto de Previdência do Estado de São Paulo, para a construção do Grupo Escolar "Paulo Mendes Silva".

Terreno doado pela Cia. Comercial e Agrícola Florestal, para a construção do Posto de Puericultura no Bairro das Pitangueiras.

Adquirimos em nossa gestão três glebas de terra na Serra do Japi, para preservação de mananciais e da mata destinada à formação do Parque Florestal de Jundiá. Foram mais 1.079.526 metros quadrados de terras que entraram para o patrimônio municipal.

REALIZAÇÕES DA 1.^a GESTÃO

Á G U A

Foi concluído o plano já iniciado nas gestões anteriores: Estação de tratamento para 16 milhões de litros por 24 horas. Substituição de 3 bombas de recalque por 3 de 40 litros por segundo. Instalação de 100.000 metros de rede, em toda a cidade, desde a Agapeama até a Ponte Campinas, e desde a Colônia à Via Anhanguera, inclusive toda a rua de Pirapora até à "Bombix Meri".

ESGOTO

Foram colocados mais de 40.000 metros lineares de rede de esgoto em várias partes da cidade, e foi iniciado o esgoto da Vila Joana, problema velho e de difícil execução.

CALÇAMENTO

Dos contratos, que montam a 100.000 metros quadrados, foram executados cerca de 60.000 metros quadrados em ruas de tráfego pesado e ladeiras, a saber: Rua São Paulo, Travessa A da mesma rua, Rua José Pilon, Rua Visconde de Taunay, Rua Dr. Hegg, Rua Pitangueiras, Av. Paula Penteado, Rua José do Patrocínio, ruas da Vila Argos (velha), Rua Senador Fonseca (trecho), Rua Jacinto Borges, Rua Conde Monsanto, Rua Zacarias de Góis (trecho), Rua Engenheiro Monlevade (trecho), Rua Marcellio Dias (trecho), Rua Jorge Zoiner, Rua Benjamin Constant, Rua Rangel Pestana, Rua General Osório, Rua Dr. Almeida, Rua João Varanda, Rua Conde de Parnaíba, Rua Itatiba, com duas pistas, Rua Santa Maria, Travessa 2 da Vila Argos (nova), Rua 15 de Novembro (conclusão), Rua Osvaldo Cruz; guias e sarjetas na Av. do Café, hoje Henrique Andrés etc.. Foi calçado também o trecho alargado da Rua Vigário J. J. Rodrigues (em conclusão) e foram colocadas guias e sarjetas em alguns trechos da Várzea e Campo Limpo.

ESTRADAS MUNICIPAIS

Quase todas as estradas municipais tiveram assistência constante, sendo apedregulhadas ladeiras num total de quase 100.000 metros de extensão. Foram retificados 20.000 metros de estradas e construídos 15.000 metros de estradas novas, em vários pontos do Município.

PONTES NAS ESTRADAS

Nas estradas municipais, entre grandes e pequenas (inclusive boeiros) foram construídas e reconstruídas cerca de 50 unidades, algumas de grandes proporções como a de Monte Serrat.

PONTES URBANAS

No bairro das Pitangueiras foi construída, parcialmente, uma ponte de 16 metros de largura, onde se empregou um

sistema novo em construções desse gênero. São as vigas de concreto protendido, de fácil execução, de grande resistência e de altura baixa, com relação ao vão a vencer. Além dessa, construiu-se uma de concreto armado na Rua João Ferrara e outra na Rua Pitangueiras, entre a Rua Cica e Rua Pirapora. Construíram-se as cabeceiras para uma ponte nova na Rua José do Patrocínio, na Vila Vianelo.

ABERTURAS DE RUAS

Rua João Ferrara, ligando a Rua Pirapora, perto da "Bombix", com a rua Cica. Rua importante e de grande movimento. Rua 15 de Novembro, a ser terminada, ligando a Rua Barão do Rio Branco e, portanto, a estação com o centro e o bairro da Ponte de São João. O seu tráfego depende de uma ponte a ser construída, que, devido à escassez de tempo, não foi possível executá-la. Rua Lacerda Franco, ligando a rua do mesmo nome com a Rua Barão do Rio Branco. Deve ser terminada. Em Campo Limpo reformamos todas as ruas da parte onde se liga com Jundiá, alargando-as e diminuindo suas rampas.

AVENIDA DE LIGAÇÃO

Há mais de um ano iniciamos uma avenida de ligação do centro da cidade com a Via Anhanguera, onde havia a Travessa Antônio Zandona. Avenida com 1.700 metros de comprimento, com 36 metros de largura e quatro pistas. O movimento de terra, inclusive o trêvo (já na via Anhanguera) é de 230.000 metros cúbicos. Desapropriação de 30 prédios e uma faixa de terreno de 24 metros por 1.700 metros excluindo o trêvo. Obra gigantesca ainda não terminada, pelo volume de serviço a ser executado.

VIADUTO SÃO JOÃO BATISTA

Viaduto ligando a Rua Tórres Neves com a Avenida São João, sobre a linha da Cia. Paulista e as da Sorocabana. 300 metros de comprimento — 10 de largura — 6,30 de altura. Obras construídas em seis meses, de concreto armado, sem vigas. Fundações sobre estacas de concreto de 15 metros de comprimento. Obra de vital importância para o município e outros vizinhos, como Jarinú e Atibaia.

SANEAMENTO — RETIFICAÇÃO DE RIOS

Foram retificados 1.500 metros de rios, na Pitangueira, Vianelo, Ponte São João etc. Foram canalizados, com muros de pedra e cimento, cerca de 1.000 metros.

MUROS DE ARRIMO

O morro onde se acha situada a Escola Industrial, ameaçado de desmoronar com as chuvas, forçou a construção de um muro de arrimo, de alvenaria, de pedra bruta, numa extensão de 260 metros por 1,50 de largura e 2,00 de altura, inclusive alicerces. Além de proteger o morro,

embelezou a região e alargou a Avenida Paula Pentead. Foi iniciado outro muro de arrimo, na Rua Vigário J. J. Rodrigues, destinado a conter o aterro necessário ao alargamento da rua, bem como servir de cabeceira para a ponte sobre o Rio Guapeva.

GALERIAS PARA ÁGUAS PLUVIAIS

Foram construídos perto de 1.000 metros de galerias de águas pluviais, na Rua João Ferrara, Rua José do Patrocínio, Rua Dr. Tórres Neves etc. Foi resolvido, parcialmente, pelo rebaixamento da Rua José do Patrocínio e construção de suas auxiliares, na Vila Argos Velha o escoamento das águas de chuva que se avolumavam defronte às fábricas Argos e Fides. Foi resolvido o escoamento das águas na rua Anchieta.

CEMITÉRIO

No Cemitério Municipal foram feitas reformas e assentadas guias e sarjetas em todas as ruas, bem como 4.000 metros quadrados de pavimentação em mosaico português.

JARDINS PÚBLICOS

Foram reformados todos os caminhos dos jardins públicos. Foram construídos dois novos: Frederico Ozanam e Luís Vicente Casserino. Em Itupeva construiu-se um em cada pátio das igrejas, isto é, dois jardins. Foi iniciado o ajardinamento da estação de tratamento de água.

PARQUE MUNICIPAL

Foi reservada uma área de mais de 100.000 metros quadrados para a construção de parque municipal, festa da uva e festividades cívicas, às margens da Avenida de Ligação com a Via Anhanguera.

VIVEIRO DE PLANTAS

Nos terrenos da caixa d'água do Anhangabaú foi feito um viveiro de plantas ornamentais (árvores e flores), para os jardins públicos.

CAMPO DE AVIAÇÃO

Foi recriada a linha de força da cabeceira-nordeste, linha essa de 15.000 volts, extremamente perigosa a qualquer tipo de avião. Foi conseguida luz e força para o campo, pela estrada de Itú. Houve entendimento com o Governo do Estado para ampliação, reforma e pavimentação da pista de pouso, facilitando escala, em Jundiá, de aviões comerciais.

PRAÇA DE ESPORTES

Reservou-se, nos terrenos do bairro do Anhangabaú, um terreno de 60.000 metros quadrados para a construção da Praça de Esportes, isto é, um conjunto constituído de *gymnasium*, quadras de tênis, quadras de basket e voley descobertas, piscina, *play ground* e pista de atletismo. Graças à Comissão nomeada, as obras do *gymnasium* erguem-se altaneiras no alto do Anhangabaú e é um orgulho para nós jundienses poder apreciá-la. Obra em concreto armado e de características novas.

ILUMINAÇÃO PÚBLICA

Foram colocados, mediante autorização da Empresa Luz e Força, cerca de 300 bicos de luz nas ruas da cidade, melhorando, portanto, a iluminação pública. Foram igualmente, colocados bicos de luz nas ruas da Várzea, Itupeva, Travuá e Monte-Serrat. Foi estendida linha de força com cerca de 10.000 metros no Caxambú, permitindo o desenvolvimento industrial daquela zona.

MÁQUINAS PARA ESTRADAS

Foi completamente remodelado o trator TD35, com pluma existente. Foram adquiridas duas motoniveladoras grandes e modernas, uma carregadeira Hough, um "angle-dozer" Caterpillar D-6 com Scraper.

CAMINHÕES

Foram adquiridos quatro caminhões, uma camioneta e um carro de presos — ambulância, destinados a serviços municipais, cidade, Diretoria de Obras e guarda municipal.

CAMINHÃO DE LIXO

Sempre tivemos em mente a reforma da coleta de lixo em nossa cidade e apesar de todas as dificuldades, conseguimos adquirir uma unidade motorizada que já há algum tempo serve com grandes resultados. Foi o início.

GUARDA MUNICIPAL

De acordo com lei de iniciativa da Câmara Municipal, foi criada a Guarda Municipal, que depois de regulamentada começou a prestar serviços inestimáveis à população. É composta de 30 homens e um carro com dupla finalidade: carro de presos e ambulância. Tem o número 13.

BOMBEIROS

Foi assinado um convênio com o Governo do Estado, garantindo a permanência do Corpo de Bombeiros por 30 anos em Jundiá. Está, portanto, a cidade garantida contra incêndios, como o vem sendo feito desde há vários anos. O comércio e a indústria, porém, terão sua taxa de seguro contra incêndio reduzida, pois o Corpo de Bombeiros, em Jundiá, é uma entidade oficial.

OFICINA MECÂNICA

Foi criada e posta em funcionamento uma oficina mecânica, destinada a reparo de carros, caminhões e máquinas, trazendo grande economia para os cofres municipais.

FERRARIA

Também, no Depósito Municipal, foi instalada completa ferraria, destinada a reparos de carroças e ferragens de animais.

SELARIA

Outra oficina posta em funcionamento, para conserto de arreios.

MÁQUINAS DE CONTABILIDADE

Foram adquiridas várias máquinas para a contabilidade e expedição de avisos aos contribuintes. A última aquisição foi a de tipo Adressograf, que permite expedir milhares de recibos em poucas horas. Para a taxa de água é um sistema excelente, que dará ao contribuinte possibilidade de pagar a taxa de água no início do ano, e não como agora, que o tem de fazer todos os meses, em virtude de não ser possível tirar todos os recibos de uma só vez.

FÁBRICAS DE TUBOS

Foi adquirida uma fábrica completa de manilhas de concreto vibrado. Já está em pleno funcionamento, com o diâmetro de 13 centímetros, até 1 metro. Esses tubos estão sendo usados em galerias de águas pluviais, drenagem de estradas e esgotos.

FÁBRICAS DE GUIAS E SARJETAS

Também foi adquirida uma mesa vibratória e fôrmas de guias simples com sarjetas para a construção desses elementos de concreto simples ou armado. A produção é elevada e os resultados ótimos. Foram colocadas guias e sarjetas desse tipo na rua José do Patrocínio e Praça Luiz Vicente Casserino. Dão melhor aspecto e evitam o crescimento do mato.

ABASTECIMENTO

Enquanto em outras cidades do Estado, havia falta de vários produtos racionados, Jundiá pode se ufanar de tê-los em todas as épocas, mesmo nas mais difíceis. Referimo-nos ao abastecimento de farinha, óleo etc.

FUNCIONALISMO MUNICIPAL

Foi reformado o quadro dos funcionários municipais e dos serviços internos. Foram melhorados os padrões de vencimentos de todos os servidores municipais, quer fixos ou variáveis, tendo sido loteado um terreno nas proximidades da estação de tratamento de água para venda a preços razoáveis e prestações módicas aos mesmos.

TERRENOS DOADOS

Foram doados vários terrenos a entidades públicas e associações de classes, visando o desenvolvimento da cidade, assim temos: Terreno para construção da Cadeia, casa do delegado e Delegacia, Terreno para o edifício dos Correios e Telégrafos, Terreno para a Estação de Enologia, Terreno para o Colégio e Escola Normal, Terreno para o Asilo Barão do Rio Branco, Terreno para a Delegacia da Lepra, Terreno para a Faculdade de Engenharia Industrial, Terreno para a Sociedade Recreativa "Mocidade Jundiaiense" e outros.

FACULDADE DE ENGENHARIA

Foram feitos todos os esforços para que a Faculdade de Engenharia Industrial se localizasse em Jundiá, e, felizmente, com a assinatura da escritura de doação de uma área de 4 alqueires na Via Anhanguera, próxima ao trêvo, está assegurada a vinda desse notável estabelecimento de ensino, velha aspiração dos jundiaienses.

COLÉGIO ESTADUAL E ESCOLA NORMAL

De início, com a mudança da Escola do prédio adquirido pela Caixa da Paulista defronte ao Foro, foi reformado e adaptado o prédio da rua Barão de Jundiá, esquina com a Rua Padroeira, para conter provisoriamente as instalações desse estabelecimento. Em seguida foi doado ao Governo do Estado um Terreno de um alqueire, onde já

está em vias de cobertura um grande prédio que virá dar aos jovens da nossa cidade meios de se educarem em edifício confortável e acolhedor.

GRUPOS ESCOLARES

Foi auxiliada a reforma de alguns prédios de grupos escolares, em várias localidades do município. Foi construído um grande prédio para o Grupo Escolar "Francisco Monlevade", em Campo Limpo, com 6 salas de aula, 2 grupos sanitários, cozinha, depósito, galpão, sala do diretor, sala dos professores, sala para dentista, portaria e biblioteca. O Grupo Escolar de Várzea, que seria idêntico a esse, em terreno doado pela Elekeiroz, teve a sua construção retardada em virtude do movimento de terra que aquela indústria está procedendo nas imediações.

CIRCUNSCRIÇÃO DE TRÂNSITO

Por um decreto proibindo as cidades que não possuíssem Delegacias Regionais de Polícia de expedirem carteiras de motoristas, Jundiá ficaria privada dessa parte e dependeria de Campinas, não fôsse o esforço e dedicação de alguns vereadores, pessoas influentes, deputados, em assegurar para Jundiá uma Repartição que faça a expedição. Foi criada, após grande esforço, a 24.ª Circunscrição de Trânsito, favorecendo a todos os habitantes na consecução da Carteira Nacional de habilitação, após o competente exame.

NOVAS INDÚSTRIAS

Foram feitas concessões e facilidades, bem como desenvolvido um grande trabalho para atrair e fixar novas indústrias na cidade. Com essa ação obteve-se, entre grandes e pequenas indústrias, o total de 16, número esse bastante apreciável, sendo que ainda restam outras por se instalarem futuramente.

JOGOS ABERTOS

Um grande trabalho foi desenvolvido para que os Jogos Abertos do Interior fossem realizados em Jundiá, em 1953 e, graças a um grupo de esportistas, após inesquecível eleição em Santos, conseguimos mais essa vitória que dará à nossa cidade, em 1953, dias festivos e de grande movimento.

FESTA DA UVA

Graças aos esforços de uma comissão designada para esse fim, de pessoas representativas da cidade e dos Poderes Executivo e Legislativo do Estado, foi conseguida a efetivação do auxílio consignado no orçamento da União em 1951, pelo então Deputado e Presidente da Comissão de Finanças, Dr. Horácio Lafer, da importância de 4 milhões de cruzeiros para a Festa da Uva a ser realizada dentro em breve. Jundiá terá, então, o ensejo de apresentar ao Brasil um certame que marcará época.

PLANO DIRETOR

No quadriênio 1956-1959, procedemos aos estudos relativos ao plano diretor do Município, elaborando um plano piloto, no sentido de ordenar o seu crescimento e evitar males futuros, além de programar obras a serem realizadas.

Não foi possível a efetivação legal do plano, devido à ausência de levantamento altimétrico e planimétrico e, portanto, carência de plantas exatas, necessárias a um serviço perfeito. No entanto, para a elaboração do projeto do serviço de água foram contratados com os "Serviços Aerofotogramétricos Cruzeiro do Sul S/A" os necessários levantamentos, que servirão, também, para a efetivação do plano diretor.

Apresentamos, aqui, uma síntese do nosso trabalho, feito com os elementos de que dispunhamos.

Com dados referentes ao sítio e ao homem, estudamos o pré-plano, composto dos três sistemas gerais: zoneamento, espaços livres verdes e vias principais.

O zoneamento é a divisão da região em zonas características. As funções da vida em relação ao uso delas são: residência, trabalho, recreio físico e espiritual, circulação.

A finalidade do zoneamento é fixar o uso dos terrenos, das construções (área e altura) e a densidade demográfica.

As três categorias de uso do terreno são: Primeiro, o ambiente em que o homem fica em contacto com a natureza, sendo, para tanto, necessária a proteção das florestas e cursos de água; Rural, que é a zona delimitada e protegida por uma cinta verde, evitando-se o crescimento urbano em extensão; Urbano, que se faz através da limitação da área das zonas residenciais, comerciais, industriais e de recreio.

Jundiá é um município industrial e agrícola. As indústrias, situadas em vários pontos, determinam ao seu redor aglomerações de casas, que aos poucos se unem e ampliam a zona urbana. Essa zona urbana nasceu, ao que consta, onde hoje é o Gabinete de Leitura "Ruy Barbosa". A agricultura, em etapas sucessivas, diversificou-se, predominando atualmente a fruticultura, especialmente uvas finas.

Felizmente, das indústrias localizadas na zona urbana, poucas são nocivas e as propriedades rurais, em elevado número, resultam do retalhamento das grandes fazendas.

O Município é cortado por excelentes rodovias e ferrovias. A cidade possui muitas ruas estreitas e

os loteamentos já ganham a zona rural, sem disposição determinada.

O plano admite a topografia severa e não determina reformas radicais irrealizáveis. Orientamos o nosso trabalho da seguinte forma:

População máxima da zona urbana de 150.000 habitantes. Quando êsse número for atingido será constituído novo núcleo, com número determinado de habitantes. Uma via larga permitirá fácil ligação entre ambos.

Uso do terreno:

A Prefeitura possui grande área de terra na Serra do Japi, coberta por vegetação e cortada por vários riachos. Em nossa gestão, tomamos as medidas necessárias à sua defesa e adquirimos mais de um milhão de metros quadrados de terras contíguas. Esse plano de aquisições e desapropriações deve prosseguir, até que o Poder Público Municipal fique de posse de toda aquela região e a transforme em grandioso parque. Além dessa área, estudamos outras, em Campo Limpo, em Corrupira e ao longo do rio Jundiá, para que no futuro constituam um sistema de parques regionais.

Zona rural: Para se evitar o crescimento urbano em extensão e, portanto, conservar a zona rural, elaboramos um projeto de lei que exigirá entrosamento no plano, estudando, antes da aprovação, o anteprojeto de loteamento apresentado pelo proprietário, de forma a haver continuidade com o existente, enquadrando-o no sistema de vias principais, no sistema de parques, praças, espaços abertos, preservação de belezas naturais, nas áreas necessárias para escolas, centros comerciais, edifícios públicos, nos recuos, no tamanho dos lotes. Será exigido calçamento, canalizações de água potável, esgoto sanitário, esgoto pluvial etc.

Áreas urbanas: Para proteção das áreas residenciais, será fixado índice de ocupação do lote e coeficiente de aproveitamento. A altura máxima dos edifícios no centro deverá ser fixada de acordo com a largura da rua e haverá um máximo determinado. Os estudos a respeito das zonas comerciais foram feitos no sentido de se conservarem a rua do Rosário, a rua Barão de Jundiá e as travessas, livres do trânsito pesado, criando-se avenidas perimetrais. Livrando-se, assim, os compradores dos inconvenientes criados pelo movimento excessivo de veículos. Determinamos vários pontos para localização de mercados e

centros comerciais nos bairros, além de se conservarem as ruas comerciais existentes, que servem efetivamente ao povo. Um estudo mais detalhado se fará mais tarde, com o cadastro perfeito da cidade. A classificação do tipo de indústrias determina a sua localização em área própria. De acordo com as novas tendências do urbanismo, em nosso projeto conservamos a localização das indústrias de serviço, como transportes, oficinas de reparações, mobiliário, tapeçaria etc, próxima às unidades de residência. As indústrias leves e as que criam problemas pelo seu tamanho, número de operários, energia etc., deverão ficar situadas numa faixa que vai de Jundiá a Campo Limpo. As indústrias pesadas e as que possam oferecer nocividade deverão ficar às margens da rodovia Jundiá-Itú, onde a excelência das comunicações rodoviárias, ferroviárias, energia elétrica, telefone, rio Jundiá e direção dos ventos dominantes contrários à cidade são ideais para esse fim. A fixação de novas indústrias nessas áreas deverá ser feita considerando esses fatores técnicos apontados, que levam à localização espontânea e condizem com as exigências da própria coletividade. Apesar de não existir lei que force essas localizações, muitas indústrias já se instalaram nessas zonas. Quanto às indústrias incômodas dentro da cidade, só por meios legais é que poderão ser removidas. A lei 1561-A determina que em todos os loteamentos seja reservada uma área de 10% do total a ser loteado, para ruas e praças.

Em nosso projeto, fixamos em 30 metros quadrados por pessoa a área de espaços livres verdes.

O nosso sistema de parques dentro do perímetro urbano seria então: Um parque de vizinhança ou recreio contemplativo para todas as idades, que é o Parque Municipal, além de mais dois a serem citados, distante entre si três quilômetros; recreio ativo, para rapazes maiores de 15 anos e adultos, que é a Praça Municipal de Esportes, podendo-se aproveitar o Estádio do Paulista na colônia e do Corinthians no Jardim Estádio, recreios ligados aos Grupos Escolares, com supervisão das professoras, para crianças de 5 a 15 anos; pequenos recantos infantis, para crianças abaixo de 5 anos, perto das unidades residenciais.

Todo esse sistema deverá obedecer a um tamanho próprio e deverá abranger raio de serviço certo.

A fim de não se criarem para o futuro problemas insolúveis a administração pública, deve-se fixar a densidade demográfica.

Segundo os dados obtidos na Agência Municipal de Estatística e no Cadastro da Prefeitura, a densidade líquida no centro da cidade é de 160 habitantes por hectare. Esse índice vai rareando para a Zona periférica. Existem bairros operários em que esse número se eleva, como em algumas quadras da Vila Argos, porém são poucos os exemplos.

Comparando-se esses números com os índices julgados bons, que são 250 pessoas por hectare no centro e 75 pessoas por hectare na periferia, vê-se que Jundiá está em excelentes condições.

Basta, doravante, conservar esses números, orientando a ocupação e a utilização dos terrenos urbanos.

Circulação: Foram considerados dois aspectos: a circulação externa, de passagem ou de aproximação, e a circulação interna, de interesse geral ou de interesse local.

Projetamos o nosso sistema da seguinte forma:

1.º) Acompanhando os rios Jundiá e Jundiá-Mirim, haverá faixa de largura variável de 40 a 120 metros, ao longo dos mesmos, designadas a serem avenidas-parques, que servirão de ligações futuras aos parques regionais e interiores a serem delimitados. Todos os fundos de vales deverão ter essa faixa.

2.º) As vias sub-arteriais de canalização do tráfego serão: A rua Samuel Martins, com 30 metros de largura, ligada ao futuro Trevo da Vila Rami; a rua de Pirapora, com 20 metros de largura, também ligada a esse trevo; a Avenida Jundiá, com 36 metros de largura, ligada ao trevo existente e a Avenida Marginal, a ser ligada com o trevo da Estrada de Itú.

3.º) Duas avenidas perimetrais serão as vias de distribuição da circulação residencial, transporte pesado, transporte coletivo etc.

A primeira perimetral será a constituída por trecho da rua Petronilha Antunes, a partir da Av. Jundiá, trecho da Barão do Triunfo até a rua Baroneza do Japi, Baroneza do Japi até a rua 7 (Vila Vianelo) (parte a ser aberta), rua 7 (Vila Vianelo) a ser ligada à Avenida Paulo Penteado, Avenida Paulo Penteado, rua Vigário J. J. Rodrigues, rua Rangel Pestana, rua Siqueira de Moraes, rua Petronilha Antunes, voltando ao ponto inicial da Avenida Jundiá.

A 2.ª perimetral será a constituída por uma via que, partindo da rua de Pirapora nas proximidades da Cidamar, e portanto do Trevo da Vila Rami, atravessa a estrada Velha de S. Paulo aos lado do quartel do 2.º G. O. 155, ganha a rua Samuel Martins, desce até a Rua da Varzea, atravessa a Vila Sarita Maria, atravessa a Estrada de Ferro Santos a Jundiá, ganha a marginal do Rio Jundiá até a Ponte Campinas, onde, em trecho a ser aberto, ganha a Rua São Lazaro, atravessa a Rua do Retiro e prolonga-se até a Avenida Manoela Lacerda de Vergueiro, chegando à Avenida Jundiá. Desta, futuramente, pela marginal da Via Anhangüerra, ganha-se o trevo da Estrada de Itú e o da Vila Rami e pela rua de Pirapora ganha-se o trevo da Vila Rami, completando o circuito.

Cortando essas perimetrais, estarão todas as radiais, ligando a Periferia ao centro.

Dessa forma, afasta-se do centro o tráfego de Veículos de carga, que demandam as fábricas ou a Via Anhangüera e obtêm-se uma circulação mais ordenada.

Pela falta de plantas com curvas de nível, este é apenas um esboço do nosso pré-plano, que será completado futuramente.

CONCLUINDO

Para finalizar esta despretensiosa exposição das realizações levadas a efeito em nossa gestão, faltáramos a um dever de justiça se deixássemos de fazer referência àqueles que sempre acudiram ao nosso apêlo, para que a empreitada fôsse levada a bom termo.

O principal fator foi, sem dúvida, a compreensão da Edilidade, cujo elevado espírito sempre nos auxiliou a vencer todos os obstáculos. Realmente, à rara dedicação de todos os Vereadores, bravos e laboriosos representantes do nosso grande povo, muito devemos e aqui lhes deixamos consignados os mais sinceros agradecimentos, na certeza de que a posteridade, ainda mais do que as gerações presentes, há de reconhecer a obra de cada um deles.

À Imprensa e ao Rádio, cuja crítica justa e construtiva sempre nos alentou, emprestando brilhantismo às realizações, expressamos a nossa gratidão.

A todo o funcionalismo estadual e federal — na Fazenda, na Segurança Pública, no Ensino e no Esporte, na Agricultura, na Viação, no Trânsito, na Assistência Social, na Justiça — o nosso agradecimento e o nosso elogio, pela capacidade e pelo devotamento à causa pública por todos sempre demonstrada.

Ao Poder Judiciário o nosso reconhecimento todo especial por ter confiado a Justiça em nossa terra a êsse espírito de escol que é o Dr. João Robero Martins, eminente Juiz de Direito, cuja atuação esclarecida, segura e reta representa a garantia necessária ao sossego da família jundiáense e ao trabalho da nossa população laboriosa.

Ao Clero, na pessoa veneranda de Monsenhor Arthur Ricci, decano da Paróquia, cujo amor extremado à sua Igreja e aos seus paroquianos é correspondido pela admiração e pelo amor do povo, o nosso preito de admiração e reconhecimento.

Às unidades do glorioso Exército Nacional aqui aquarteladas, cuja oficialidade sempre nos distinguiu com o cavalheirismo e a nobreza de atitudes que a caracterizam, as nossas homenagens.

Ao Governo do Estado, com menção especial nesta nossa segunda gestão aos senhores Dr. Jânio da Silva Quadros e Prof. Carlos Alberto A. de Carvalho Pinto, o nosso reconhecimento, por terem sempre atendido às nossas solicitações. A eles

devemos a maior parcela dos meios para as realizações que vieram beneficiar o povo.

Justo é que se registrem as nossas homenagens muito sinceras ao Deputado Bento Dias Gonzaga, grande amigo de Jundiá e batalhador incansável das nossas reivindicações junto à Assembléia Legislativa, que também merece o nosso reconhecimento.

Aos Deputados Federais Arlindo Maia Lello e Castilho Cabral, vozes de Jundiá na Câmara Federal e aos quais devemos realizações marcantes, o nosso reconhecimento, extensivo aos Deputados João Batista Ramos, Ranieri Mazzili e Cunha Bueno.

O nosso preito de gratidão ao inolvidável Senador Cesar Lacerda de Vergueiro, a quem Jundiá muito deve.

Grande é o nosso reconhecimento ao funcionalismo municipal, desde o servidor mais humilde ao titular do mais alto posto. Não fôsse a dedicação de todos os dias no cumprimento do dever de cada um desses incansáveis batalhadores e a nossa tarefa não teria tido o êxito que teve. Mesmo nas ocasiões mais difíceis, todos se mantiveram no mesmo nível de compreensão, dando de si tudo que podiam, para o bem da causa pública. Felizes, portanto, os Prefeitos que contarem com a colaboração de tão dedicados auxiliares. A cada um o nosso agradecimento e a nossa amizade. E o nosso preito de saudade àqueles que já partiram: Antonio Rafael, Alvaro Schiavi, Odil Campos de Saes, legando-nos exemplos de operosidade e amor à comunidade.

Terminando, resta-nos dizer que, se algo fizemos, é ao povo ordeiro, bom, compreensivo e laborioso da nossa Jundiá que se deve principalmente, pois a obra de uma administração reflete os anseios de uma coletividade e o espírito que a anima para realizá-la.

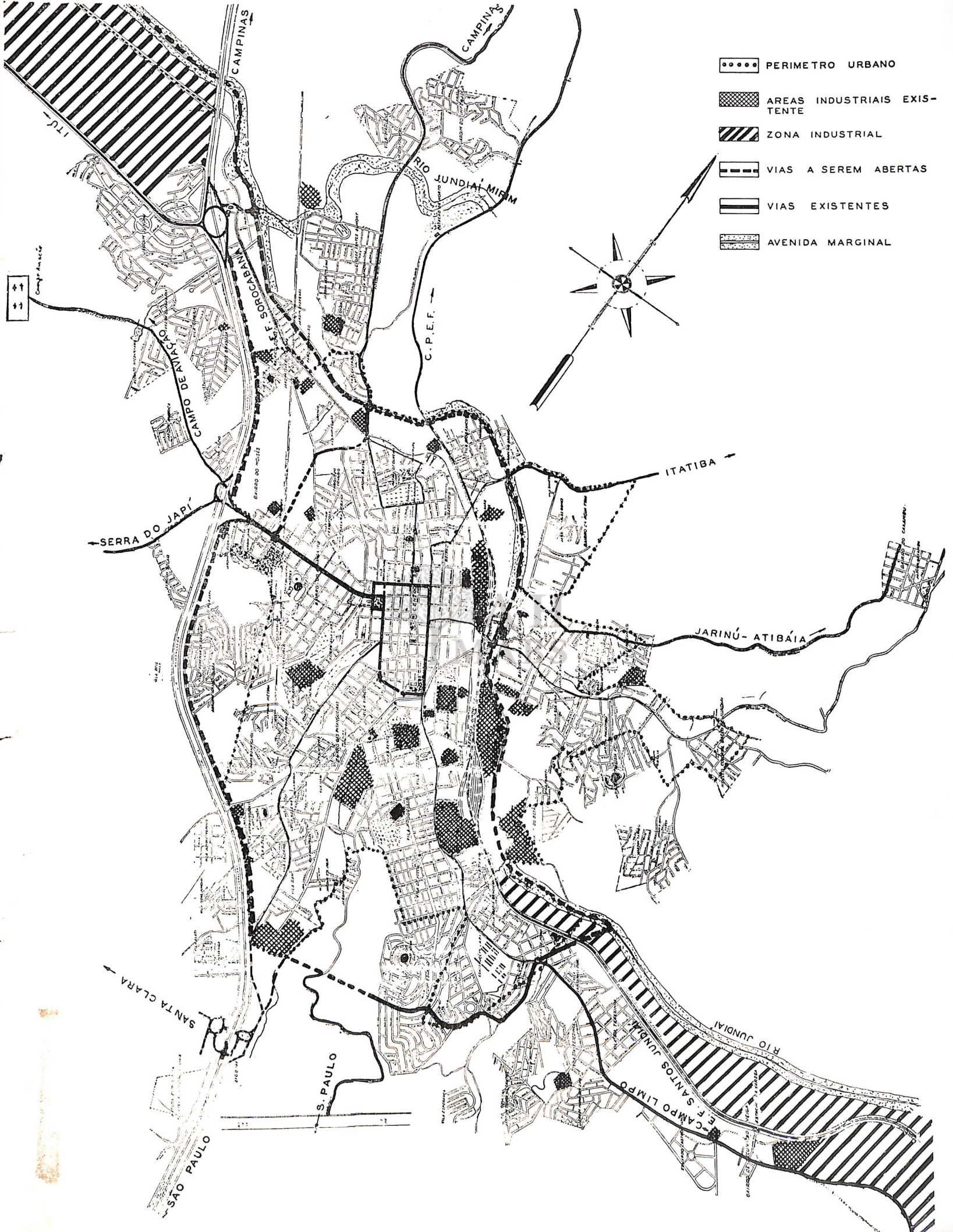
Este relato nada mais é, portanto, do que o que fez o povo, ajudando-nos a fazê-lo.

A nossa gratidão pela confiança em nós depositada, povo de Jundiá.

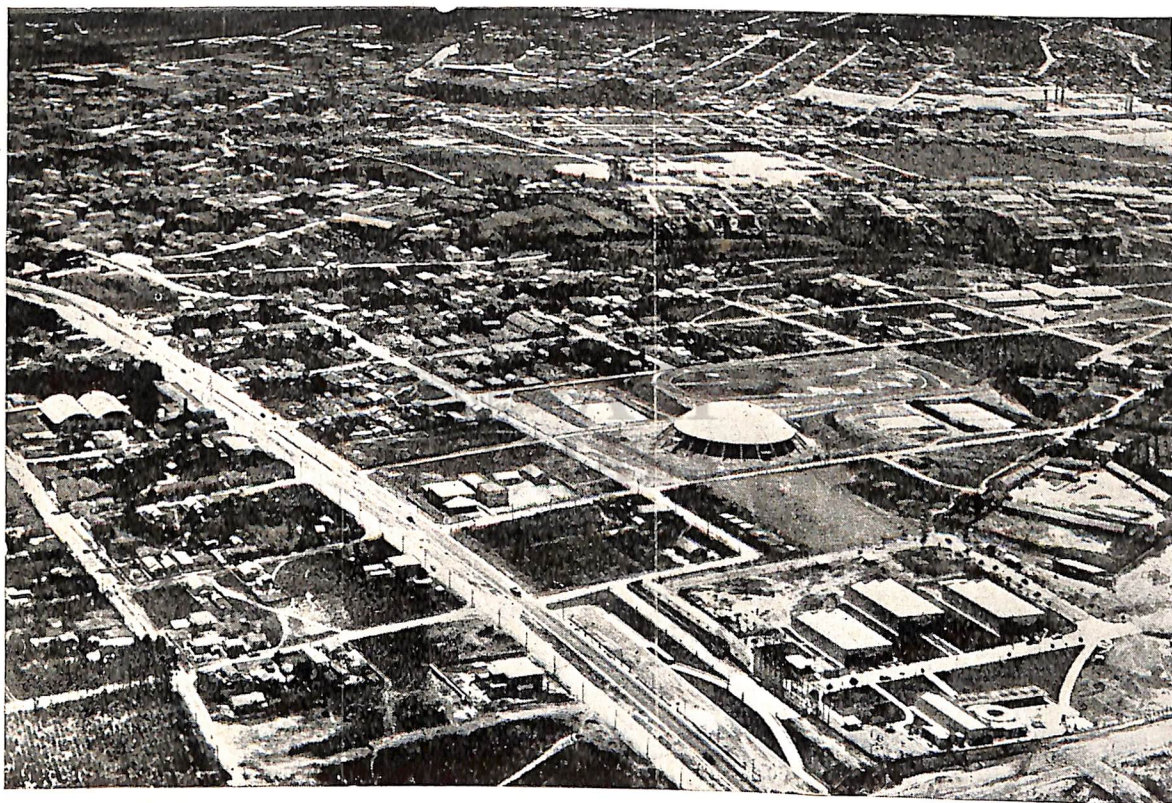
Graças a vós pudemos cumprir o lema do nosso brasão:

“ETIAM PER ME BRASILIA MAGNA”.

Prefeito Vasco Antonio Venchiarutti.



- PERIMETRO URBANO
- AREAS INDUSTRIAIS EXISTENTE
- ZONA INDUSTRIAL
- VIAS A SEREM ABERTAS
- VIAS EXISTENTES
- AVENIDA MARGINAL



TAMBÉM GRAÇAS A MIM O BRASIL É GRANDE