

PROJETO DE LEI 01-00558/2018 do Vereador José Police Neto (PSD)

"Denomina Praça da Independência de Paraisópolis, área pública localizada na Rua Independência, situada no Distrito de Vila Andrade, Subprefeitura de Campo Limpo, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:
 Art. 1º Fica denominada PRAÇA DA INDEPENDÊNCIA DE PARAISSÓPOLIS, área pública localizada na altura do número 445 da Rua Independência, situada no Distrito de Vila Andrade, Subprefeitura de Campo Limpo, conforme o Anexo I integrante desta Lei.

Art. 2º As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Às Comissões competentes."
 "JUSTIFICATIVA

A Praça da Independência de Paraisópolis, localizada na altura do número 445 da Rua Independência, conforme abaixo, é uma das poucas áreas públicas de uso coletivo na comunidade de Paraisópolis, bairro com alta taxa de mulheres mães e chefes de família. O local será revitalizado com a implantação de espaço de lazer com foco na leitura para crianças de 3 a 12 anos, financiada com recursos na iniciativa privada.

Esta proposta inovadora será um piloto que posteriormente será replicada em demais subprefeituras da cidade.

os planos de expansão e, para driblar a falta de oferta, começou a realizar a montagem e reforma dos seus próprios trólebus. A rede continuava a crescer, chegando em 1970 com 122,7 km de extensão, e com 191 veículos operando em 14 linhas.

O sistema foi essencial para enfrentar a crise do petróleo na década de 70 e o sistema de transporte coletivo pôde contar com uma alternativa não dependente de combustível custoso e importado. Também foi nessa década que houve os primeiros reconhecimentos como um sistema importante do ponto de vista ambiental. Implantou-se, assim, um sistema com operações em áreas centrais e em corredores exclusivos. Esses estudos, surgiu o plano SISTRAN, elaborado pelo engenheiro Adriano Branco e implantado durante a gestão do prefeito Olavo Setúbal. Foi através desses planos que surgiram os primeiros corredores para trólebus da cidade, como os das avenidas Paes de Barros, Nove de Julho, Santo Amaro e Cachoeirinha. Até em 1986, a rede era de 264,75 km, com frota de 428 trólebus operando em 18 linhas.

Até 1999, a rede se consolidou nesta extensão, aumentando apenas em número de linhas e de veículos, passando para 552 veículos operando em 31 linhas na cidade, mas resistiu mesmo com a concessão do sistema de transporte coletivo por ônibus de São Paulo, no início da referida década.

Em 2004, após uma nova concessão do sistema, foi feita uma extinção de parte do sistema, inclusive com remoção da rede aérea do corredor Nove de Julho Santo Amaro, das avenidas Brigadeiro Faria Lima e Lineu de Paula Machado e toda rede aérea da Zona Norte da cidade, permanecendo resquícios em alguns trechos. Parte das linhas operadas pelo sistema foram extintas e outras passando a operar através de ônibus movidos a diesel.

Foi nesse contexto que a sociedade civil se organizou em movimentos de oposição à completa extinção da Rede de Trólebus, destacando atuações como o "MOVIMENTO RESPIRA SÃO PAULO", formado em 2004 com o objetivo de incentivar o uso da tração elétrica no transporte urbano, proporcionando assim, uma melhor qualidade de vida e contribuindo também para a redução da poluição ambiental. Movimento ainda atuante na Cidade, composto por entusiastas, técnicos e historiadores. Suas atividades se concentram na realização de estudos e propostas a serem encaminhadas às autoridades de transporte e meio ambiente, visando o incentivo da utilização de veículos elétricos no transporte urbano através de trólebus, VLT - Veículos Elétricos sobre Trilhos e ônibus à hidrogênio e com papel muito importante como o apoio à Lei de Mudanças Climáticas.

Atualmente o sistema é operado em 8 linhas na região central e Leste da cidade por 200 veículos em 168 km de extensão de rede aérea."

PROJETO DE LEI 01-00560/2018 da Vereadora Sâmia Bomfim (PSOL)

"Cria a lista cuja do machismo no âmbito da iniciativa privada no Município de São Paulo, e dá outras providências."

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO DECRETA:

Art. 1º - Fica instituída a lista cuja do machismo, para promover as ações afirmativas específicas da iniciativa privada, inclusive da rede conveniada, concessionária ou contratada do Poder Público municipal.

Parágrafo único - Somente será incluído na lista cuja do machismo as empresas descritas no caput, e que não atenderem os critérios desta lei.

Art. 2º - Os objetivos da lista cuja do machismo são:

- I - Incentivar iniciativas de empresas que busquem aplicar política de igualdade salarial de gênero aos seus funcionários e empregados.
- II - Contribuir com a paz social, a liberdade e a igualdade material de oportunidades.
- III - Promover a igualdade de gênero e a reparação histórica às mulheres.
- IV - Mitigar e paulatinamente eliminar o preconceito e a discriminação de gênero da sociedade paulistana e brasileira.

Art. 3º - Será considerada apta para inclusão na lista cuja do machismo a empresa privada com unidade em São Paulo, que:

- I - Não mantiver mulheres no seu quadro de chefia;
- II - Houver para a mesma função de homens, salário menor para as mulheres;
- III - Possuir trabalhadoras informais, sem o devido registro na CTPS;
- IV - Ter dispensado a trabalhadora em estado gravídico ou logo após, sem motivação justa;
- V - Não ter comunicado as autoridades sobre acidente de trabalho ocorrido em face da mulher;
- VI - Ter sentença condenatória em segunda instância de assédio moral e/ou sexual contra mulher.

§ 1º - A inclusão do nome da lista dependerá de denúncia feita por qualquer cidadão, após ouvida a manifestação de defesa da empresa.

§ 2º - Para retirar o nome da lista cuja do machismo, a empresa deverá justificar ausências das circunstâncias descritas nos incisos deste artigo, ou apresentar programa de meta de no máximo um ano para garantir ações afirmativas de inclusão da mulher e/ou igualdade salarial.

§ 3º - A inscrição ficará por no máximo 5 anos na lista, podendo ser recolocada, se houver novas denúncias.

Art. 4º - A lista cuja do machismo deverá constar no site da prefeitura de São Paulo, bem como a disposição de consulta nas secretarias e ou coordenadoria do Trabalho e da Mulher, quem deverá emitir certificação de exclusão e ou inclusão do nome na lista e dar ampla publicidade nos meios disponíveis.

Art. 5º - As empresas que tiverem seus nomes na lista cuja do machismo ficará impedida de receber qualquer verba pública municipal, tampouco participar de licitação municipal.

Art. 6º - O Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 90 (noventa) dias após sua publicação.

Art. 7º - As despesas decorrentes da execução da presente lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário, devendo as revisões futuras destinar recursos específicos para o seu fiel cumprimento.

Art. 8º - Ficam revogadas todas as disposições em contrário.

Art. 9º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação. Às Comissões competentes."

"JUSTIFICATIVA

O presente Projeto de Lei busca promover à igualdade de gênero no mercado de trabalho do âmbito da Cidade de São Paulo, apresentando a sociedade uma lista que contenha as principais violações de direito as mulheres trabalhadoras paulistanas. Assim, essa lista demonstrará empresas privadas que violam direitos constitucionais e internacionais como a OIT, por não tratar as mulheres e homens de forma justa no trabalho, respeitando e apoiando os direitos humanos e a não discriminação de gênero.

A proposição também tem guarida na CPI da Mulher realizada em 2017 nesta Casa Legislativa, que entre outros pontos importantes apontou o que segue em seu relatório final:

"De acordo com o Instituto Locomotiva, com base nos dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios - PNAD de 2015/94, para a Região Metropolitana de São Paulo, três em cada dez trabalhadoras com 16 anos ou mais estão na condição de informalidade, o que corresponde a um milhão e trezentas mil mulheres no mercado de trabalho paulistano, sendo, respectivamente: 37% autônomas, sem CNPJ; 36% empregadas de empresas privadas, sem carteira assinada; e o restante, 27%, são as empregadas domésticas sem carteira assinada."

"Esse suposto caráter complementar do trabalho da mulher é o que normalmente se alega para justificar a flexibilidade da jornada de trabalho. As estatísticas mostram que essas trabalhadoras não tem jornada "parcial", de até 25 horas semanais; ao contrário, 48% das mulheres no trabalho informal na Região Metropolitana de São Paulo trabalham mais do que 40 horas semanais, sendo que 10% delas trabalham 49 horas ou mais por semana, sem se levar em conta as horas de trabalho não remunerado doméstico e de cuidado da família"

"Quanto à remuneração, 82% das trabalhadoras no mercado informal recebem no máximo dois salários mínimos, sendo que, dentre estas, 46% recebem até um salário mínimo."

"A negativa da proteção pelo não reconhecimento dessa desigualdade entre as partes é verificada com a trabalhadora assalariada informal, que não tem seu contrato registrado. O fato de não ter o contrato formalizado gera insegurança. A trabalhadora que vivencia essa condição, além de não ter satisfação pessoal, pode ter consequências econômicas, na saúde física e na mental."

"Na perspectiva organizacional, essa precariedade do contrato de trabalho faz parte de um cenário propício a outro grave problema nas relações de trabalho: o assédio moral. Por isso, a formalização do contrato de trabalho não é opcional, é algo obrigatório em todas as relações de trabalho, seja para a empregada doméstica ou para a empregada em empresa privada."

"No tocante à distribuição das mulheres dentro dos tipos de empresas em São Paulo, os estabelecimentos maiores, com mais de mil funcionários, são aqueles que têm uma diferença maior de porcentagem de homens e mulheres, mesmo as mulheres estudando mais que os homens, a faixa salarial delas chega apenas até 1,5 do salário mínimo. Isso demonstra que os trabalhos executados pelas as mulheres nessas empresas são menos valorizados."

Diante das razões apresentadas solicito o apoio de todas as vereadoras e vereadores para sua aprovação."

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO 02-00065/2018 do Vereador Arselino Tatto (PT)

"Dispõe sobre a concessão de Título de Cidadão Paulistano a Antonio Dias Barroso.

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Art. 1º Fica concedido, o Título de Cidadão Paulistano a Antonio Dias Barroso, pelos relevantes serviços prestados à Comunidade.

Art. 2º A entrega da referida homenagem se dará em Sessão Solene, a ser convocada pelo Presidente da Câmara Municipal, especialmente para este fim.

Art. 3º As despesas para execução deste Decreto Legislativo correrão por conta das dotações orçamentárias próprias.

Art. 4º Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, 29 de agosto de 2018.

Às Comissões competentes."

"JUSTIFICATIVA

*"No espelho da água parei de repente
 Pra ver se me via como antigamente
 O caminhar pela vida me fez diferente
 Muito aquém do que sou e daquele que sente"*

.....
*Prelúdio e Cantigas
 Antonio Dias Barroso*

Antonio Dias Barroso nasceu em 27 de julho de 1946, na Cidade de Pirajuí, interior de São Paulo em uma família de quatro irmãos e uma irmã. Viveu parte de sua vida no campo, nos trabalhos de manutenção da fazenda em que seu pai era gerente, na área rural de Pirajuí.

Aos 19 anos de idade, juntamente com a família transferiu-se para a cidade de São Paulo na busca por melhores condições de vida. Fixaram residência no bairro de São João Clímaco, oportunidade em que começou a trabalhar e estudar para recuperar os estudos. Fez supletivo para o curso fundamental e médio. Formou-se em geografia pela Universidade de São Paulo e em matemática pela Faculdade de Ciências Exatas e Letras de Moema.

Foi professor na rede pública estadual de ensino, onde deixou sua marca de profissional dedicado e extremamente admirado por seus alunos.

Despertou para a música na juventude. É autodidata. Toca violão e possui inúmeras composições.

Atuou no Instituto Brasileiro pelo Desenvolvimento Sanitário - IBDS, em 1999, oportunidade em que era responsável pelo atendimento básico à saúde indígena, em especial da tribo Yanomami em 1999.

Sua trajetória política é marcada pela luta por melhores condições de vida para o nosso povo. É membro fundador do Partido dos Trabalhadores e por diversas vezes assumiu a direção partidária nas regiões de Santo Amaro e Capela do Socorro.

Assumiu diversos cargos públicos nas Prefeituras de Osasco e de São Paulo, onde na gestão do Prefeito Fernando Haddad teve o desafio de ser Subprefeito da Capela do Socorro. Sempre atuante em benefício da coletividade, e profundamente dedicado ao trabalho tem o desenvolvimento de posturas éticas e a prática da solidariedade como um dos pilares de sua vida e de sua família.

Sua vida é marcada pela coragem e perseverança. É casado com Sandra Nobile Dias Barroso, pai de Juliano, Janaina e Jaciara, e avô de Pedro e Lucas.

Reconhecido por sua luta pela dignidade humana, nosso homenageado é uma das principais lideranças da Zona Sul que muito contribuiu para o crescimento do PT. Foi candidato a Deputado Estadual nos anos de 1982 e 1986.

Seu compromisso de vida com nossa cidade e com nosso país revela que já é um cidadão paulistano e um cidadão brasileiro. O presente título, justa e merecida homenagem, confirmará esta cidadania.

Em face do exposto, solicito a este parlamento, a aprovação da presente proposição, dada a sua relevância e interesse público."

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO 02-00066/2018 do Vereador Arselino Tatto (PT)

"Dispõe sobre a concessão de Título de Cidadã Paulistana a Maria José de Assis.

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

Art. 1º Fica concedido, o Título de Cidadã Paulistana a Maria José de Assis, pelos relevantes serviços prestados à Comunidade.

Art. 2º A entrega da referida homenagem se dará em Sessão Solene, a ser convocada pelo Presidente da Câmara Municipal, especialmente para este fim.

Art. 3º As despesas para execução deste Decreto Legislativo correrão por conta das dotações orçamentárias próprias.

Art. 4º Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, 29 de agosto de 2018.

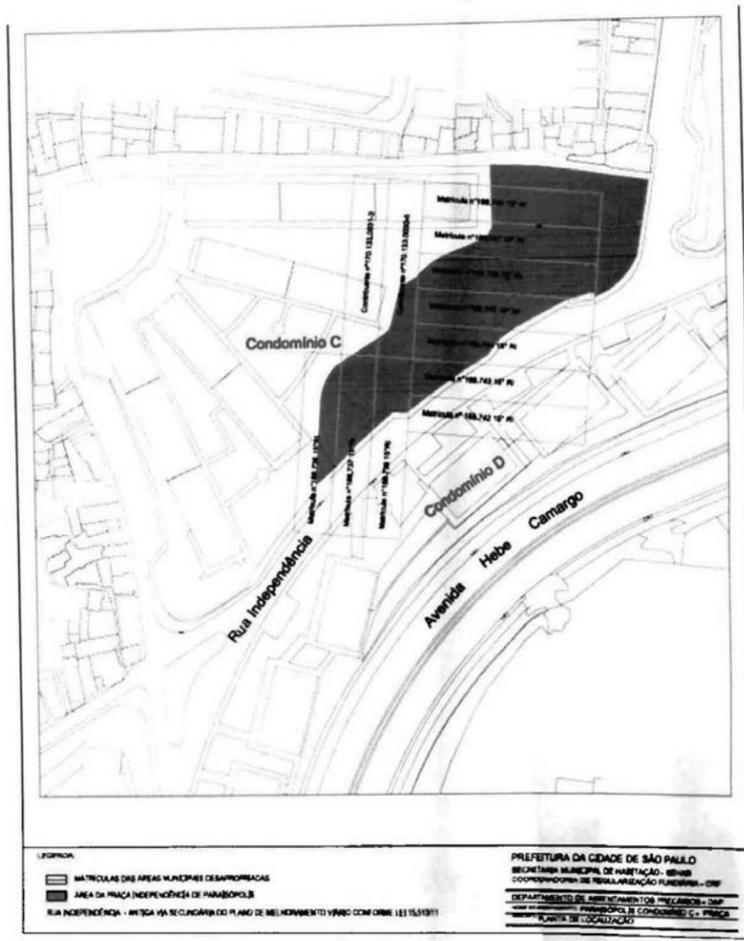
Às Comissões competentes."

"JUSTIFICATIVA

Maria José de Assis, conhecida por Maria Rocha, nasceu em Belo Horizonte, Minas Gerais, em 7 de outubro de 1950. Veio para a Cidade de São Paulo juntamente com seu companheiro e com a primeira filha recém-nascida em 1969, na busca por melhores condições de vida. Estabeleceu-se na zona sul de nossa Cidade, no bairro do Campo Limpo e, em 1978, na Capela do Socorro. Empregou-se nas indústrias metalúrgica, alimentícia e química, oportunidade em que conheceu o movimento sindical e os movimentos sociais.



ANEXO I



PROJETO DE LEI 01-00559/2018 do Vereador Caio Miranda Carneiro (PSB)

"Altera a Lei nº 14.485, de 19 de julho de 2007, para incluir no Calendário de Eventos da Cidade de São Paulo o Dia do Trólebus, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:
 Art. 1º Fica inserida alínea ao inciso CCLXII do art. 7º da Lei nº 14.485, de 19 de julho de 2007, com a seguinte redação:
 "- 22 de abril:

(...)
 O Dia do Trólebus" (NR)

Art. 2º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Às Comissões competentes."
 "JUSTIFICATIVA

Este projeto de lei busca alterar a Lei nº 14.485, de 19 de julho de 2007, para incluir no Calendário de Eventos da Cidade de São Paulo o "Dia do Trólebus", a ser comemorado em 22 de abril.

Os trólebus foram adotados como meios de transporte coletivo no contexto da substituição da Companhia "Light" (que desde 1900 operava o transporte coletivo da cidade de São Paulo através de bondes) e o início de operação da estatal CMTC (Companhia Municipal de Transportes Coletivos).

Em função de um Decreto Federal, a "Light" deixou de operar o transporte coletivo da cidade de São Paulo e todos os seus bondes foram transferidos para a CMTC. Em 47 anos de atividades, a "Light" havia transportado aproximadamente 8 bilhões de passageiros, em 300 quilômetros de linhas operadas por 587 bondes de diversos tipos, com a mesma tarifa, durante 38 anos.

Para assumir e administrar o sistema, foi criada a CMTC (Companhia Municipal de Transportes Coletivos), em 10 de outubro de 1946. À zero hora do dia 1 de julho de 1947, a CMTC assumiu a operação de todo o sistema de bondes e

ônibus da cidade de São Paulo. Trinta dias após, em 1 de agosto de 1947, a primeira providência da CMTC foi aumentar o preço da tarifa de 200 para 500 Réis, já que o preço da passagem perdurava 38 anos sem aumento. Os passageiros se revoltaram nas ruas, incendiando bondes e ônibus foram queimados; e a população tentou atacar a prefeitura, alegando que o patrimônio encontrava-se decadente e ultrapassado. As tarifas haviam permanecido inalteradas por 38 anos e os tempos já eram bem outros; os ônibus concorriam com os bondes. Foram feitas tentativas de recuperação. Novos veículos foram adquiridos, os serviços reformulados, mas não se logrou êxito.

A cidade de São Paulo foi a pioneira no Brasil a utilizar o sistema de transportes por Ônibus elétricos (trólebus) quando, em 22 de abril de 1949, inaugurou sua primeira linha de trólebus com unidades importadas para esse sistema entregues a partir de 1.947, procedentes da América do Norte e Inglaterra, desembarcados pelo Porto de Santos.

Os Trólebus, como os bondes, são veículos ecologicamente corretos porque não emitem poluentes tóxicos que contaminam a atmosfera das cidades e, mais que isso, produzem baixo nível de ruídos.

A primeira linha de trólebus do país começou a circular em São Paulo, implantada pela CMTC em 22 de abril de 1949, circulando entre os bairros da Adimação e Sé, na região Central, fazendo a linha Adimação - Praça João Mendes, num trajeto de 7,2 quilômetros, substituindo a antiga linha de bondes nº 19.

Em 1960, com apenas 11 anos de implantação, a rede aérea já possuía uma extensão de 81,5 quilômetros e o número de linhas operadas subiu para 15, com uma frota de 156 veículos, contemplando outras localidades fora da área Central, como Santa Terezinha e Mandaqui, na Zona Norte, e a Mooca, na Zona Leste.

Contrariando expectativas, o sistema não prosperou em outras cidades e chegou a comprometer a fabricação nacional de ônibus elétricos. Ainda assim, CMTC decidiu continuar com