PARECER N° 1111/2021 DA COMISSÃO DE EDUCAÇÃO, CULTURA E ESPORTES SOBRE O PROJETO DE LEI N° 255/2019.

O presente projeto dispõe sobre a obrigatoriedade da extensão do tempo e sonorização dos semáforos de trânsito para os pedestres; para a melhoria da mobilidade urbana dos idosos e pessoas com deficiência física; assim como produção e estudo de cartilhas e ciclo de palestras sobre "segurança e educação no trânsito" nas escolas públicas e privadas do município de São Paulo.

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa exarou parecer pela Legalidade com substitutivo que visa compatibilizar a ementa do projeto ao seu conteúdo, bem como adequar a redação à técnica legislativa da Lei Complementar nº 95/98, que dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis.

A Comissão de Administração Pública emitiu parecer favorável ao projeto de lei nos termos do Substitutivo aprovado na Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.

A Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica manifestou parecer favorável, nos termos do Substitutivo aprovado na Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa.

No que cabe ao pleno desta Comissão analisar, entende-se que a matéria ora posta em debate apresenta extrema atualidade e pertinência, pois atenta para a redução dos atropelamentos por meio da sonorização e da ampliação do tempo de chancela dos semáforos para travessia de pedestres nas vias de grande circulação de veículos. Ao mesmo tempo, é proposto o acréscimo da educação em trânsito na grade curricular e nas atividades escolares em geral. Para que se construa aqui um tirocínio claro e preciso, é necessário compreender que o objeto da iniciativa é multifacetado e merece ser abordado em seus aspectos históricos e sociodinâmicos, compreendendo uma série de fatores de variada intensidade e implicação.

Inicialmente, é válido retroceder historicamente para que se possa apreender o fenômeno da cultura automobilística. Segundo a vasta historiografia nacional e internacional, foi logo após a Segunda Guerra Mundial que o automóvel particular converteu-se em fenômeno de massa em todo o mundo (PATERSON, 2006). Ele torna-se artigo de consumo e símbolo de status social, impulsionado pelo forte aparato de propaganda das economias capitalistas avançadas. Enalteceu-se nesse momento o automóvel como um marco da mobilidade individual e da prosperidade material. Numa explosão produtiva sem precedentes, a indústria automobilística, majoritariamente sediada nos Estados Unidos, atravessou todas as fronteiras e inundou o mundo com os mais variados modelos e tamanhos. De acordo com levantamento da organização The geography of transport systems, a produção mundial anual de automóveis cresceu drasticamente de 20 milhões de unidades nos anos 1960 até mais de 70 milhões em 2019.

Esse processo de produção em massa de automóveis conferiu à indústria automotiva do centro hegemônico um papel fundamental na lógica de expansão imperialista e na consolidação do capitalismo monopolista (MAGDOFF, 1978). O grande capital, por meio dessa indústria, se irradiou pela periferia do mundo e logrou submeter inúmeros países aos imperativos do consumo de veículos automotores, desde o transporte de carga até os carros de uso doméstico.

Dentre os países periféricos, o Brasil foi um dos casos mais importantes, onde o modelo econômico de substituição de importações, no contexto do Plano de Metas do período JK, optou pela produção de automóveis como eixo de desenvolvimento. Na avaliação do sociólogo Glauco Arbix,

"poucas foram as visões de desenvolvimento que prescindiram da indústria de autoveículos. Não foi à toa que o automóvel circulou por todas as alamedas do imaginário nacional". (ARBIX A e ZILBOVICIUS, 1997).

O resultado dessa opção econômica foi um crescimento vertiginoso do volume de automóveis desde fins da década de 50, alcançando a marca dos 2 milhões em apenas quatro décadas, como demonstram os dados da ANFAVEA na Tabela 1:

Tabela 1. Brasil: Produção de Autoveículos (1957-2000)

Anos	Em unidades
1957	30.542
1960	133.041
1970	416.089
1980	1.165.174
1981	780.883
1986	1.056.332
1990	914.466
1991	960.219
1992	1.073.861
1993	1.391.435
1994	1.581.389
1995	1.629.008
1996	1.804.328
1997	2.069.703
1998	1.585.630
1999	1.350.828
2000	1.671.093

FONTE: ANFAVEA (Anuário 2010)

Como contrapartida governamental, investiu-se na malha rodoviária e preteriu-se gradualmente o transporte ferroviário de carga e de passageiros (CORREIA, 2008). Desde então, o chamado rodoviarismo, como ficou conhecida essa orientação do modal de transporte nacional, se estabeleceu ao longo do território e configurou todo um modo de vida. O movimento imperialista, portanto, não exportou apenas um modelo industrial, exportou também um padrão comportamento que tinha o automóvel como seu fulcro.

Essa proliferação intensa e extensa da produção e do uso do automóvel encontrou, para usar a terminologia de Max Weber, uma afinidade eletiva plena com a configuração cultural caracterizada pelo que a sociologia denominou de individualismo. Nos anos 50, a estabilização político-econômico, principalmente nas regiões em que prevaleceu o regime de acumulação fordista, criou as condições para a formação de uma sociedade afluente, de elevado consumo e uma valorização acentuada da vida privada. A prosperidade material fixou como parâmetros a ética do trabalho árduo, do consumo compensatório conspícuo e do cultivo dos interesses individuais. O conforto retirou as pessoas da esfera pública e das preocupações com a vida coletiva. Constituiu-se aquilo que o sociólogo David Riesman denominou de

"multidão solitária", ou seja, seres introdirigidos partilhando o mesmo espaço, mas ignorando ou temendo uns aos outros como estranhos ameaçadores (RIESMAN, 1971). As pessoas começavam a se recolher nos domínios familiares e nos círculos interpessoais mais imediatos, o que deu ensejo ao abandono dos grandes centros metropolitanos e ao surgimento dos bairros suburbanos e aos condomínios fechados. As ruas estreitas e os bairros populares deram lugar a avenidas e vias expressas.

Complementando essa visão, o ensaísta Richard Sennett identificou na cultura da exacerbação da vida privada um fenômeno para o qual ele colimou a expressão de "tiranias da intimidade". Na análise de Sennett, empreendida com um grande escopo de fontes históricas, o que se verificava era um processo de transbordamento dos anseios individuais para fora dos limites do circuito emocional doméstico e a ocupação disso para dentro das instâncias coletivas e dos espaços públicos. Segundo ele,

"A sociedade em que vivemos hoje está sobrecarregada de consequências dessa história: o evanescimento da res pública pela crença de que as significações sociais são geradas pelos sentimentos de seres humanos individuais" (SENNETT, 1988, p. 413).

As pessoas não apenas se distanciaram do convívio coletivo como, ao contrário, procuraram expor e impor seus desejos e ressentimentos sobre o entorno social. No fundo, estava em curso uma externalização narcísica do indivíduo, que buscava tornar o mundo exterior sua imagem e semelhança. Dessa forma, coisas, circunstâncias e pessoas foram se convertendo em meros instrumentos para a afirmação e realização de cada ser individual. O resultado disso foi a difusão de um extremo individualismo que corrói qualquer senso de coletividade e organicidade da vida humana. Nem as leis conseguem se manter como fronteiras e freios para as aspirações individualistas.

Nesse contexto, eivado por uma dinâmica consumista e individualista, o automóvel foi e tem sido cada vez mais acolhido como a mediação perfeita entre o ser humano e seus desejos. Ao mito da liberdade individual absoluta, o automóvel responde com sua promessa de autonomia, aventura e velocidade desenfreada. Nos dizeres do analista Ted Macallister,

"O automóvel não poderia libertar ninguém da burocracia governamental ou do poder econômico das corporações, mas poderia dar a uma pessoa a liberdade de mobilidade e a capacidade, dentro dos limites da produção em massa, de fazer uma declaração ao mundo sobre a personalidade de alguém." (MACALLISTER, 2011)

O indivíduo se funde à máquina e lhe confere toda a sua gana de ultrapassar as barreiras (físicas e sociais) e de imprimir sua marca mundo afora, como se existisse apenas o ego a reinar livremente em detrimento da totalidade societária. Tal princípio impregnou a indústria cultural e é bem ilustrado pela famosa canção Highway star, de 1972, da banda britânica Deep Purple. Nas primeiras estrofes, sob a estridência da guitarra de Ritchie Blackmore, o cantor Ian Gillan vocifera:

Nobody gonna take my car

I'm gonna race it to the ground

Nobody gonna beat my car

It's gonna break the speed of sound

Ooh, It's a killing machine

It's got everything

Like a driving power big fat tires

And everything

Ninguém tomará meu carro

Eu vou correr com ele pela terra

Ninguém vai vencer o meu carro

Ele vai quebrar a velocidade do som

Ele é uma máquina mortífera

Ele tem de tudo

Como um motor potente, grandes rodas

E tudo

Uma correspondência direta disso encontra-se em outro ícone musical, desta vez de Roberto Carlos. Numa das estrofes mais emblemáticas da canção "Eu sou terrível", de 1967, ele diz:

Estou com a razão no que digo

Não tenho medo nem do perigo

Minha caranga é máquina quente

O que se exalta é a potência dos motores e sua capacidade destruidora ("máquina mortífera" e "máquina quente"). O veículo é como um aríete indomável, uma prótese fálica. Nele se funde a vontade, a verdade e o poder. A sociedade desaparece do horizonte e prepondera o indivíduo isolado, destemido e pretensamente soberano. Nada muito diferente daquilo que a publicidade automobilística explora até hoje, associando o carro à liberdade de ação e à proteção frente ao ambiente selvagem em que, na célebre assertiva do filósofo Thomas Hobbes, "o homem é o lobo do homem".

Outro filósofo, o francês André Gorz, num texto que se tornou referência, percebeu a nítida identidade entre a liberação desenfreada permitida pelo automóvel e aquilo que se convencionou chamar de "ideologia burguesa". Para Gorz,

"A massificação do automóvel efetua um triunfo absoluto do ideologia burguesa no nível da vida diária. Dá e sustenta em todos a ilusão de que cada indivíduo pode procurar o seu próprio benefício às custas de todos os demais. Leva ao egoísmo cruel e agressivo do motorista que em todos os momentos está figurativamente matando os 'outros', que aparecem meramente como obstáculos físicos à sua velocidade. Este egoísmo competidor e agressivo marca a chegada do comportamento universal burguês, e tem existido desde que dirigir tornou-se lugar comum." (GORZ, 1973).

E essa postura é amplificada quando se soma a ela o fenômeno do patrimonialismo que tem vigência nos interstícios da sociabilidade brasileira. Conforme apontou o antropólogo Roberto Damatta, devido à formação colonial do país, o espaço público brasileiro, e a rua em especial, é visto como uma extensão da casa, ou seja, o indivíduo trata o mundo exterior como parte da sua propriedade privada (DAMATTA, 1985). O carro, portanto, expande literalmente a casa para o universo da rua e permite ao seu proprietário submeter a tudo e a todos às ambições mais egoístas. Por esse motivo, é um equívoco analítico dizer que a pessoa se altera quando dirige; a direção apenas coloca em cena a voracidade, o individualismo e a possessividade, que são elementos culturais determinados historicamente e que vêm a constituir as disposições subjetivas dos indivíduos.

Essa digressão sociológica foi necessária porque o problema posto na propositura assim o exige. Como se viu, o automóvel encontrou solo fértil na cultura individualista e ambos se propagaram de maneira exponencial desde meados do século passado até a atualidade. A frota e o volume de tráfego aumentaram e saturaram as vias das grandes concentrações urbanas no Brasil e no exterior. São recorrentes as imagens das ruas abarrotadas de carros em cidades como Nova Iorque, Paris, São Paulo, Nova Deli e Pequim. A consequência direta é a restrição da velocidade e da própria locomoção automotiva. A disputa pelo espaço se intensifica não apenas pelas limitações físicas das vias, mas, principalmente catalisada pela cultura individualista.

Cada indivíduo-motorista, em seu afã egoísta de se sobrepor aos demais, transforma um simples movimento de ir e vir em um campo de batalhas. Essa é uma decorrência evidente da junção entre individualismo, consumismo e automóvel. Graças a essa simbiose patológica, em que o carro sacia o desejo de ter e o passaporte da autonomia, a liberdade individual se reduziu ao livre deslocamento, rápido e sem empecilhos. Como indicava a canção citada acima, para concretizar esse ideário é necessário somente a potência do motor e a disposição para romper as regras ("ninguém tomará meu carro", nem mesmo as leis e a polícia). Está instaurado um cenário de vale-tudo, que não é mais do que um epifenômeno da sociedade em geral, em que todos "querem levar vantagem" e fazer prevalecer suas necessidades em

detrimento dos outros. É nesse sentido que a professora Elza Machado, do Departamento de Medicina Preventiva da UFMG, afirma que

"o individualismo na sociedade brasileira não envolve somente as pessoas, mas também os espaços de convivência e os meios de locomoção dessas pessoas. Neste contexto, surge a violência no trânsito, às vezes sobreposta por outras formas de violência, como uma agressão verbal." (Entrevista concedida em 2017 para o programa "Aspas sonoras" da Universidade Federal de Minas Gerais - UFMG).

O trânsito acaba constituindo uma arena de tensão e conflito cuja expressão mais explícita se apresenta sob a forma dos chamados "acidentes de trânsito". De acordo com os pesquisadores Letícia Marín e Marcos S. Queiroz,

"Juntamente com a incorporação do automóvel no cotidiano das comunidades, surge um importante problema social, os Acidentes de Trânsito. Enquanto no mundo desenvolvido faz-se um esforço considerável no sentido de controlá-lo, nos países em desenvolvimento ele aparece como um problema cada vez maior. No caso do Brasil, o trânsito é considerado um dos piores e mais perigosos do mundo. Os índices de Acidente de Trabalho são altíssimos, com um para cada lote de 410 veículos em circulação. Na Suécia, a relação é de um Acidente de Trabalho para 21.400 veículos em trânsito". (MARIN e QUEIROZ, 2000).

Pela proporção que vêm atingindo, os "acidentes de trânsito" podem ser compreendidos como uma espécie de endemia contemporânea, como atesta um estudo recente que constata o seguinte:

"As publicações referentes aos grupos de atendimento pré-hospitalar móvel (SAMU e corpo de bombeiros) vêm crescendo no país, em grande parte pelo processo de endemia que acidentes de trânsito apresentam nas grandes cidades." (SCARMAGNAN et alii, 2018).

O quadro endêmico dos acidentes fica evidente no fato de que atualmente, de acordo com relatório da Organização Mundial da Saúde, o Brasil ocupa o quinto lugar no ranking dos países com maiores índices de morte no trânsito, atrás apenas da Índia, China, EUA e Rússia. Além desses, Irã, México, Indonésia, África do Sul e Egito estão entre os países de trânsito mais violento. Juntas, essas dez nações são responsáveis por 62% das 1,2 milhão de mortes por acidente no trânsito que ocorrem no mundo todos os anos (OMS, 2021).

Numa sociedade em que o automóvel impera, não parece haver dúvida de que o pedestre é a parte mais frágil. Isso se reflete no perfil dos acidentes e das vítimas. Conforme a Seguradora Líder, que era responsável pelo Seguro DPVAT até 2020, no ano passado, os pedestres perdem apenas para os motociclistas tanto em indenizações por morte quanto por invalidez permanente. Em 2020 foram pagas, pelo DPVAT, 9.177 indenizações por morte de pedestres no trânsito. Esse número representa 27% do total de indenizações pagas por morte no trânsito. De janeiro a dezembro de 2020, foram 33.530 casos. O número de indenizações por invalidez permanente, resultante de atropelamentos, também assusta. Foram 70.151 de um total de 210.042, ou seja 33%.

Na tabela 2 é listada a série histórica de atropelamentos no município de São Paulo. Os números seguem numa trajetória de estabilidade, mas em patamar relativamente alto.

Tabela 2 - Série Histórica de atropelamentos em São Paulo

Período	Número total de atropelamentos	População total	Valor da Fórmula
2008	683	11.089.653	0,6159
2009	2.048	11.171.578	1,8332
2010	2.473	11.253.503	2,1975
2011	2.236	11.303.626	1,9781
2012	2.833	11.353.750	2,4952
2013	3.002	11.403.873	2,6324
2014	3.684	11.453.996	3,2163
2015	2.780	11.504.120	2,4165
2016	2.693	11.554.243	2,3307
2017	2.631	11.696.088	2,2495

Fonte: Rede social de cidades

(https://www.redesocialdecidades.org.br/br/SP/sao-paulo/atropelamentos)

No gráfico abaixo, elaborado pela Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo(CET), fica mais perceptível a prevalência e o peso significativo dos atropelamentos dentro da situação geral de acidentes no município de São Paulo. Os dados são eloquentes ao apontar que os atropelamentos se destacam em primeiro lugar e vêm apresentando uma situação de preocupante estabilidade.

Gráfico 1

Fonte: Companhia de Engenharia de Tráfego/2019 - CET-SP

(http://www.cetsp.com.br/media/1058619/2019.pdf)

Não há dúvida de que as cifras já estiveram bem maiores, mas merece atenção o fato de que, mesmo com a queda, os números permanecem sendo os mais altos, alcançando praticamente o valor da soma dos demais eventos fatais.

E o que agrava esse cenário é a elevada cifra de óbitos entre os pedestres. Ainda que os óbitos por "acidentes de trânsito" indiquem uma inflexão declinante razoável, é notório como a morte de pedestres não acompanha tal queda, como se constata no próximo gráfico da CET (Gráfico 2). Pelo contrário, ela aponta para uma leve subida e responde pela principal categoria de óbitos, equiparada apenas com a dos motociclistas, que, no entanto, sofreu um decréscimo no último ano do levantamento.

A comparação dada pelo Gráfico 2 revela como o pedestre está numa evidente condição de extrema vulnerabilidade perante as demais modalidades de locomoção urbana. Isso é facilmente explicável, afinal, as condições de mobilidade privilegiam o fluxo automotivo e, dentro disso, o transporte individual. Calçadas estreitas e precárias, travessias dificultadas por falta de sinalização e um trânsito caótico sujeitam o pedestre a um embate assimétrico com os automóveis. Estes, por sua vez, são conduzidos por indivíduos ensimesmados, prepotentes e dispostos a tudo para prevalecerem sobre os demais. A vida humana, aqui, parece valer muito pouco diante da concorrência das "máquinas mortíferas", que não aceitam reduzir a velocidade e se deparar com empecilhos. Nada mais atual do que a letra da canção Construção, de Chico Buarque, em que um trabalhador "morreu na contramão atrapalhando o tráfego".

Gráfico 2

Fonte: Companhia de Engenharia de Tráfego/2019 - CET-SP

(http://www.cetsp.com.br/media/1058619/2019.pdf)

A grande cidade se torna, assim, um espaço inóspito para a vida. É uma zona de risco fatal. A circulação a pé (e motorizada) exige cuidados e expõe as pessoas a uma tensão constante. As vias públicas deixam de ser o palco do caminhante a esmo, que se perdia sem hora para voltar, como costumava fazer a encantadora figura do flâneur nos grandes centros urbanos do século XIX, que Walter Benjamin descreveu tão bem.

"A rua se torna moradia para o flâneur que, entre as fachadas dos prédios, sente-se em casa tanto quanto o burguês entre suas quatro paredes. Para ele, os letreiros esmaltados e brilhantes das firmas são um adorno de parede tão bom ou melhor que a pintura a óleo no

salão do burguês; muros são a escrivaninha onde apoia o bloco de apontamentos; bancas de jornais são suas bibliotecas, e os terraços dos cafés, as sacadas de onde, após o trabalho observa o ambiente" (BENJAMIN, 1989).

Eram pelas ruas, ermas ou não, que as pessoas se expunham à diversidade e a todas as possibilidades de encontros inesperados. Na multidão de seres, todos os sentidos eram estimulados e a paixão espreitava a cada esquina. Essa experiência sinestésica ganhou a expressão máxima na obra de Charles Baudelaire, o poeta síntese do flanar. No poema "A uma passante", do livro As flores do mal (1857), lê-se:

A uma passante

A rua em torno era um frenético alarido.

Toda de luto, alta e sutil, dor majestosa,

Uma mulher passou, com sua mão suntuosa

Erguendo e sacudindo a barra do vestido.

Pernas de estátua, era-lhe a imagem nobre e fina.

Qual bizarro basbaque, afoito eu lhe bebia

No olhar, céu lívido onde aflora a ventania,

A doçura que envolve e o prazer que assassina.

Que luz e a noite após! Efêmera beldade

Cujos olhos me fazem nascer outra vez,

Não mais hei de te ver senão na eternidade?

Longe daqui! tarde demais! nunca talvez!

Pois de ti já me fui, de mim tu já fugiste,

Tu que eu teria amado, ó tu que bem o viste! (Tradução: Ivan Junqueira, 1985)

Quantas felicidades e infortúnios se amalgamaram na fugacidade daquele instante? A beleza fugidia concederia nova chance? O errante poeta jamais o saberia. De todo modo, a rua estava ali para novos e surpreendentes encontros. Bastava se dispor a ser levado sem rumo pelas calçadas e praças, num convívio de anônimos tão diferentes. Isso também era permitido na São Paulo dos anos quarenta e cinquenta, quando Lévi-Strauss escreveu Tristes Trópicos e a elite intelectual paulistana fazia da Avenida São Luiz e adjacências o circuito de suas vidas.

Mas isso já não ocorre mais. Vieram os automóveis conduzidos por seres tresloucados, prenhes de uma cultura individualista e privatista. A velocidade, o desleixo e o desrespeito às normas mínimas de convívio converteram as ruas em canais de passagem meramente funcionais, utilizados apenas para a passagem de pessoas apressadas e cismadas com a própria sombra. O semáforo com tempo exíguo para os pedestres é um sintoma dessa exclusão dos seres humanos das ruas e do flanar. O olhar não pode mais se distrair e ser tragado por "uma passante". Atravessar a torrente de veículos agora é a grande aventura.

Num ambiente cada vez mais inabitável, em que máquinas fumegantes e tórridas expulsam os corpos humanos, a sociedade precisa estabelecer medidas de regulamentação que contenham esse processo extremamente deletério. Por conta disso, ações voltadas para a infraestrutura urbana e o transporte coletivo são fundamentais assim como também são importantes os estímulos à mudança cultural. Nesse sentido, a iniciativa legislativa ora em pauta, ainda que pontual, é válida e pode servir como uma centelha para desencadear alterações comportamentais de fundo na população paulistana.

Pelo exposto, a Comissão de Educação, Cultura e Esportes, no âmbito de sua competência, entende que a propositura é meritória e deve prosperar. Sendo assim, favorável é o parecer, nos termos do substitutivo abaixo, que visa aperfeiçoar a matéria no que se refere aos aspectos educacionais do projeto.

SUBSTITUTIVO Nº DA COMISSÃO DE EDUCAÇÃO, CULTURA E ESPORTES AO PROJETO DE LEI Nº 255/2019.

Dispõe sobre extensão do tempo e sonorização de semáforos para pedestres e cartilhas e palestras em matéria de segurança e educação no trânsito, em escolas públicas do Município de São Paulo.

A Câmara Municipal de São Paulo DECRETA:

Art. 1º O tempo dos semáforos de trânsito para pedestres deverá ser sonorizado e aumentado para até 2 (dois) minutos em vias estreitas e até 3 (três) minutos em vias largas, no período das 5 (cinco) horas às 22 (vinte e duas) horas.

Art. 2º Durante a madrugada, assim entendido o período das 22 (vinte e duas) horas às 5 (cinco) horas do dia seguinte, os semáforos terão seu tempo reduzido, consoante as regras anteriores à entrada em vigor desta Lei.

Art. 3º As escolas públicas poderão receber cartilhas sobre educação e segurança no trânsito, a serem elaboradas pelos órgãos competentes do Poder Executivo, em parceria com a comunidade escolar. Parágrafo único. As cartilhas deverão conter orientações sobre comportamentos do pedestre e do condutor do veículo, além de informações sobre a legislação pertinente, em especial, sobre a liberdade de ir e vir garantida pelo artigo 5º da Constituição Federal e pelo Estatuto do Idoso - Lei nº 10.741, de 1o de outubro de 2003, no artigo 10, § 1º, inciso I, e sobre os parâmetros do Código de Trânsito Brasileiro, aprovado pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Art. 4º Haverá palestras, nas escolas públicas, a serem ministradas por pessoas capacitadas nas áreas de educação e segurança no trânsito, visando à conscientização do aluno em relação ao seu comportamento como pedestre e a técnicas de direção defensiva como futuro condutor de veículo.

Art. 5º As despesas decorrentes desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas, se necessário.

Sala da Comissão de Educação, Cultura e Esportes, em 22/09/2021.

Eliseu Gabriel PSB Presidente

Celso Giannazi - PSOL

Cris Monteiro NOVO - Relatora

Eduardo Suplicy - PT

Eli Corrêa DEM

Sandra Santana PSDB

Sonaira Fernandes REPUBLICANOS

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 23/09/2021, p. 109

Para informações sobre o projeto referente a este documento, visite o site www.saopaulo.sp.leg.br.