

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO
SUBSECRETARIA DE APOIO LEGISLATIVO - SGP2
SISTEMA DE APOIO AO PROCESSO LEGISLATIVO

PROJETO DE LEI

01 - 0105 / 2004

DE

2004

MATÉRIA LEGISLATIVA:

PL

01 - 0105 / 2004

DE

15/03/2004

PROMOVENTE:

VEREADOR

GÓULART

EMENTA:

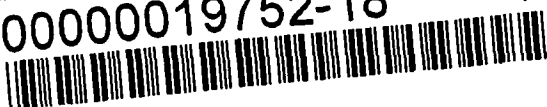
INSTITUI E INCLUI NO CALENDÁRIO OFICIAL DE EVENTOS DA CIDADE
DE SÃO PAULO, O "DIA DE INTERLAGOS" (27 DE AGOSTO), E DÁ
OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

DELIBERAÇÃO

ARQUIVADO EM 25, 11, 2004

CNC Solutions
Tipo: Processo Legislativo
5/11/2010 11:18:18

00000019752-18



Viviane Pó

VIVIANE FERREIRA PÓ
CHEFE DE SEÇÃO
Supervisora
SGP-33



Câmara Municipal de São Paulo

Gabinete do Vereador Goulart

Folha nº 01 do proc. nº 05 da 04
Adelina Ciccone - Ass. Parlamentar nº 100.406

HOJE

AS COMISSÕES DE: 16 MAR 2004

Constituições e Justiça

Educação, Cultura e Esportes

Finanças e Orçamento

INSTITUI E INCLUI NO CALENDÁRIO OFICIAL DE EVENTOS DA CIDADE DE SÃO PAULO,

O "DIA DE INTERLAGOS" (27 DE AGOSTO), E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

S: N: F: 16 MAR 2004

PROJETO DE LEI Nº

01 - PL
01-0105/2004

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO DECRETA:

Art. 1º Fica instituído e incluído no Calendário Oficial de Eventos a Cidade de São Paulo, o "DIA DE INTERLAGOS".

§ 1º A efeméride a que se refere o "caput" deste artigo será comemorada anualmente, no dia 27 DE AGOSTO, data reconhecida como marco de sua denominação.

§ 2º O evento de que trata este artigo deverá se constituir de atividades escolares, esportivas e comunitárias que promovam a integração da população, estimulem a cidadania, a solidariedade, à produção artística e cultural em todas as suas formas e fomentem a preservação ambiental e a proteção dos mananciais.

§ 3º A sociedade civil, através das entidades representativas do bairro, constituirá comissão organizadora do evento que se encarregará de comunicar ao Poder Público, no mês que antecede à sua realização, o rol de providência a serem adotadas bem como os logradouros que deverão ser liberados às comemorações.

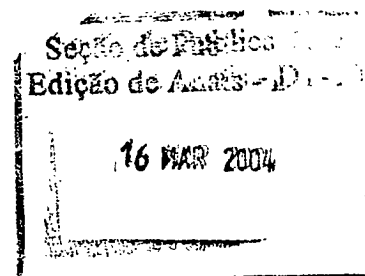
Art. 2º O Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias a contar da publicação da presente lei.

Art. 3º As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 4º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, em Março de 2004.

ANTONIO GOULART
Vereador
1º Vice-Presidente



"Crie um sonho, acredite e ele será seu."

CMS P - A T M
-04-Mar-2004-18:11-007908

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

SEGUE(M) juntado(s) nesta data documento(s) rubricado(s)

sob nº 2 a 55 e folha de informação sob nº

56 19/09/04 (Ad)

Adelina Cicone
Assistente Parlamentar
Registro 100.406



Câmara Municipal de

Gabinete do Vereador



JUSTIFICATIVA

O presente projeto de lei tem por objetivo instituir o "DIA DE INTERLAGOS" e incluí-lo no Calendário Oficial de Eventos da Cidade de São Paulo dispondo ainda, entre outras providências, que as comemorações se constituam de atividades programadas pela sociedade civil, com auxílio do Poder Público, de modo a estimular a cidadania e a solidariedade e, bem assim, fomentar a produção artística e cultural em todas as suas formas.

A data – 27 DE AGOSTO - reconhecida como marco de sua denominação é a da edição do jornal "O Estado de São Paulo que, em 27 de agosto de 1938, publicou um anúncio na primeira página sobre um loteamento distante cerca de 30 quilômetros do centro, mas com localização bastante agradável: entre as represas Billings e Guarapiranga, era a "Cidade Satélite Balneária de Interlagos". Tal informação consta da página 13, do livro "Interlagos: Memória & História", realizado e editado pela SBI Associação Benfeitores de Interlagos e cuja reprodução está anexada para que faça parte integrante desta proposta.

Registre-se, SBI Associação Benfeitores de Interlagos é a entidade representante dos moradores da ZER-INTERLAGOS (zona exclusivamente residencial constante do Plano Diretor Estratégico do Município) e, nessa qualidade, pleiteia seja a efeméride instituída e acrescentada ao Calendário de Eventos da Cidade.

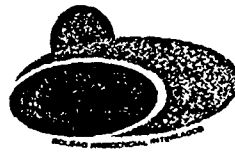
É de se endossar a proposta eis que a vontade legislativa, para além almejar garantir o registro e as comemorações, tem o objetivo maior que é o de fomentar o espírito de cidadania, preservação e memória, muito bem demonstrado, diga-se a propósito, na pesquisa histórica e iconográfica que acompanha esta exposição de motivos.

Interlagos é, indubitavelmente, um bairro que nasceu do ideal de urbanismo e planejamento do Engenheiro Luiz Romero Sansom que anteviu a possibilidade de implantar na área entre os lagos Guarapiranga e Billings o bairro residencial que, de fato, se consolidou à meia encosta, voltado para a Represa e com massa arbórea que compõe, junto com o lago abastecido por três nascentes, um nicho ecológico para as espécies de animais que tem aí seu habitat ou dele se servem para sua escala migratória.

Acrescente-se que o Bairro – que mantém seu "status" de qualidade de vida graças à consciência cidadã de seus moradores, é parte de Capela do Socorro, macro-região que, apesar da Lei de Proteção dos Mananciais, não conseguiu conter o avanço da ocupação desordenada e irregular. Portanto, a proposta poderá contribuir para uma coesão da comunidade em torno de ações que visem à frear a degradação ambiental de verdadeiros santuários ecológicos.

Com estas considerações conto com o apoio dos Nobres Pares.

"Crie um sonho, acredite e ele será seu."



Interlagos: memória & história

Um pouco da história da cidade de São Paulo 100.406

Após descobrir o Brasil em 22 de abril de 1500, Portugal procurou ocupar o território da colônia com objetivo de extrair sua riquezas e evitar a invasão por parte de outros países europeus.

A colonização começou em 1532 quando Martim Afonso de Souza, em 21 de janeiro, fundou a povoação que iria transformar-se na Vila de São Vicente.

Um grupo de padres da Companhia de Jesus, da qual faziam parte José de Anchieta e Manoel da Nóbrega, escalou a serra do mar chegando ao planalto de Piratininga. Lá encontraram, segundo cartas enviadas a Portugal, "*uma terra mui sadia, fresca e de boas águas*". Do ponto de vista da segurança, a localização era perfeita. Situava-se numa colina alta e plana, cercada pelos rios Tamanduateí e Anhangabaú, o que facilitava a defesa contra ataques de índios.

Nesse local, em 25 de janeiro de 1554, foi fundado o Colégio dos Jesuítas e ao seu redor foram construídas as primeiras casas de taipa que dariam origem ao povoado de São Paulo de Piratininga. Em 1560 o povoado foi elevado à categoria de Vila e em 1711 se torna uma cidade.

O crescimento de São Paulo foi bastante lento. A cidade só começou a prosperar a partir da Independência do Brasil e do início da produção cafeeira no século XIX. As plantações de café substituíram as de cana-de-açúcar impulsionando a economia nacional.

Em 7 de setembro de 1822, Dom Pedro declara a Independência do Brasil.

O centro da cidade de São Paulo começa a se transformar com as primeiras obras urbanas em 1829, quando as ruas e praças do centro, que tinham grandes problemas de escoamento de águas pluviais, foram pavimentadas. Ao mesmo tempo era implantado o sistema de iluminação pública com Lâmpioes de Azeite.

Em 1830, a navegação sobre o rio Tietê e o Tamanduateí eram bem aproveitadas e a cidade possuía um porto denominado Porto Geral, localizado na região onde hoje se encontra o Mercado Municipal. A fim de regularizar o curso do rio e obter um melhor aproveitamento das várzeas, iniciou-se a retificação do Rio Tamanduateí em 1848.

São Paulo passou a assumir uma posição de destaque no cenário nacional. No ano de 1860, o avanço dos cafezais exigiu a multiplicação das estradas de ferro, iniciando-se então em Santos e São Paulo os trabalhos da construção da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí.

A cidade continuava a prosperar e a capital da província passou por uma verdadeira revolução urbanística, os fazendeiros passam a ter residências na cidade e as chácaras começam a ser loteadas. Os imigrantes chegam da Europa, principalmente de italianos e espanhóis.

O sistema de iluminação pública a gás e a primeira linha de bondes de tração animal, ligando a Estação da Luz à Chácara Campo Redondo foram implantados em 1872. Três anos depois é inaugurada a Estrada de Ferro Sorocabana passando pela Estação da Luz.

Por volta de 1879, os arquitetos Glete e Nothmann projetaram o primeiro bairro planejado de São Paulo, os Campos Elíseos, que abrigou muitos palacetes dos fazendeiros do café.

A modernidade chega a capital paulista e em 1880 muitos casarões foram derrubados para a construção de novas edificações em arquitetura influenciada por países europeus. As edificações desta época foram executadas por arquitetos e engenheiros formados na Europa.

No período de 1883 a 1886 foi construída a Estrada de Ferro Santo Amaro, aproveitando parte do antigo "Caminho de Santo Amaro", ligando a região central ao Matadouro da Vila Mariana (próximo a Rua Sena Madureira).

A Proclamação da República é declarada no dia 15 de Novembro de 1889, por Marechal Deodoro da Fonseca.

Em 1892 é inaugurado o Viaduto do Chá, idealizado pelo francês Jules Martin. Um ano depois surge o bairro de Higienópolis, um loteamento de uma antiga chácara.

Em 1901 o Estado de São Paulo contava com cerca de 50 mil industriários. Menos de 10% eram brasileiros. A maioria era italianos, seguidos de portugueses, espanhóis, alemães e poloneses, entre outros. Cada imigrante tinha um bom motivo para se aventurar nessa terra desconhecida, mas cheia de esperança.

História de Santo Amaro

Originalmente o bairro de Santo Amaro era ocupado por um aldeamento denominado Ibirapuera, onde se concentrava a tribo dos índios Guaianazes.

No século XVI, um casal de portugueses, João Paes e Suzana Rodrigues, ergueu uma capela em invocação a Santo Amaro, padroeiro dos agricultores.

No início do século XIX, a então Paróquia de Santo Amaro tinha 3 ou 4 ruas adjacentes à igreja e algumas chácaras.

Nos anos seguintes à Independência do Brasil foram realizadas algumas tentativas de atrair a imigração européia no sentido de introduzir mão-de-obra na produção agrícola nacional. Em 1827 e no ano seguinte desembarcaram em Santos os primeiros grupos de colonos alemães. Em 1829, 129 colonos alemães foram levados para a Freguesia de Santo Amaro. Ao chegarem para povoar o bairro foram orientados a acampar na boca do sertão no Rio Bonito, enquanto aguardam o desmatamento e a construção das primeiras casas. Outros imigrantes ocuparam as margens do Rio Guarapiranga, em razão da facilidade de locomoção e da irrigação de suas culturas. Mas devido aos problemas com o solo e a falta de subsídios, muitas famílias abandonaram o local. Nesta época o bairro de Santo Amaro era um município à parte e tinha como atividade principal a agricultura. O local era incumbido de produzir gêneros alimentícios para a população que residia no planalto central.

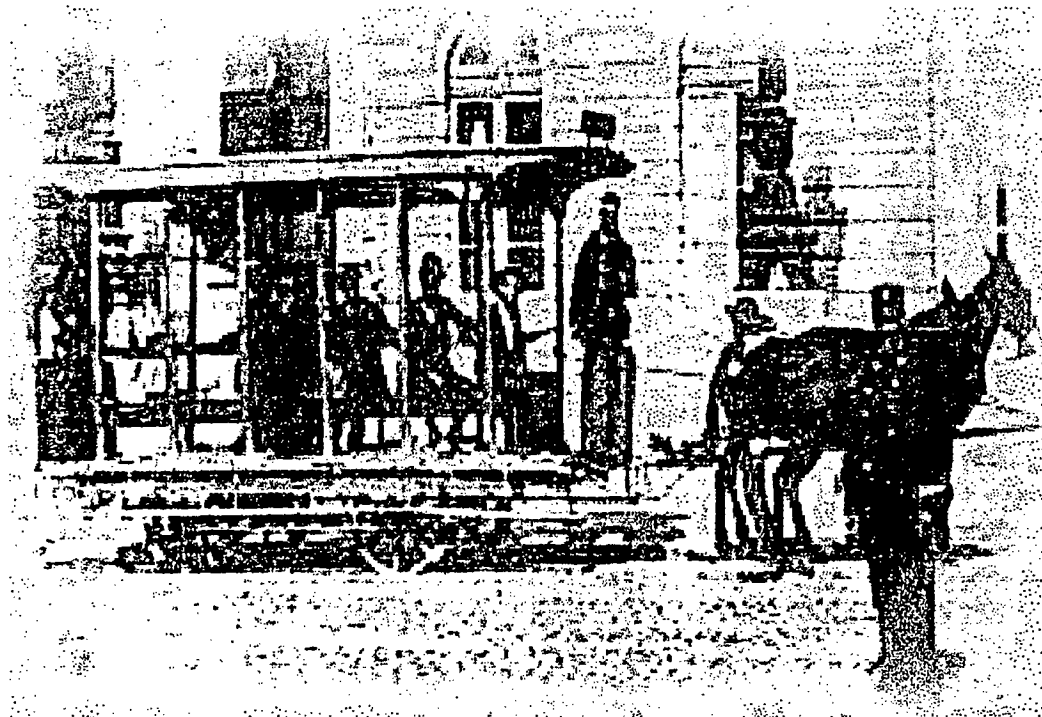
Santo Amaro cresceu com a cidade de São Paulo e começou a atrair investidores. Em 1886, Alberto Kuhlmann inaugurou a primeira linha férrea movida a vapor ligando Santo Amaro a São Paulo. A empresa responsável era a Companhia Carris de Ferro de São Paulo a Santo Amaro. Esse fato impulsionou os investimentos urbanos e imobiliários. Começaram a surgir ruas e loteamento, esse processo foi intenso até o século XX quando houve a união da malha urbana.

Em 1889, a The São Paulo Tram Way Light & Power Company, empresa de capital misto canadense-anglo-americano, se instala no País operando em São Paulo e no Rio de Janeiro, autorizada pelo governo para explorar a produção e distribuição de energia elétrica, além de iluminação, gás e transporte coletivo.

A localidade de Santo Amaro começa a ser muito procurada para fins religiosos e recreativos.

A Light, empresa canadense chega em São Paulo no século XIX, com objetivo de explorar os bondes, que na época eram puxados pelos burros.

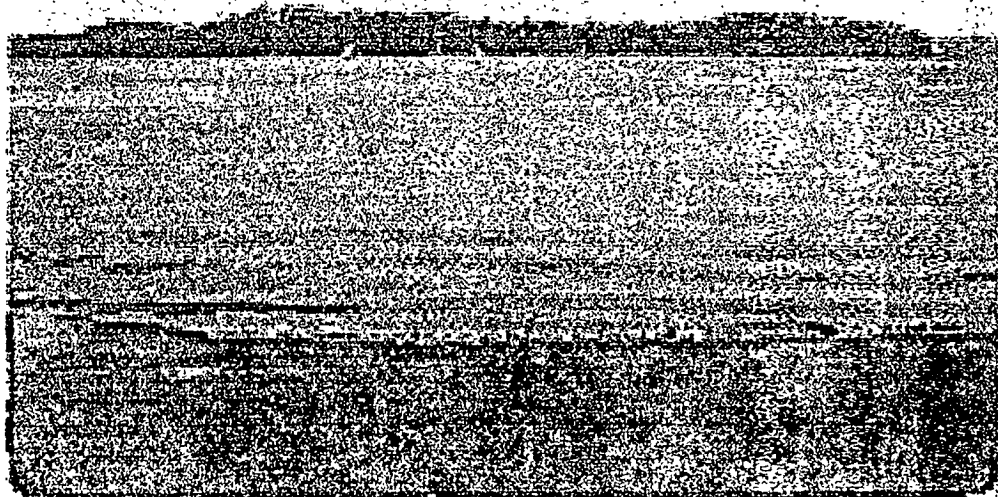
Em seguida instala uma usina termoeletrica na rua São Caetano e começam a correr os primeiros bondes elétricos. Para atender a demanda de energia, são iniciadas as obras de construção da usina Edgard de Souza, rio Tietê, em Santana do Parnaíba, no dia 06 de junho de 1900.



Bonde puxado por burro

Grande parte da energia elétrica consumida em São Paulo passou a ser produzida na Usina Hidroelétrica de Parnaíba. Porém durante a estação da seca a produção diminuía, devido à escassez de água. Em 1906, a empresa Light decide construir um lago artificial, que ficaria conhecido como represa Guarapiranga, que significa "garça vermelha" na língua tupi-guarani.

A Companhia Light and Power, resolveu represar a água do rio Guarapiranga, afluente do Rio Pinheiros. Na época das chuvas a água era acumulada na represa do Guarapiranga e nos meses de seca despejada no rio Pinheiros, e, por meio deste, chegava ao rio Tietê, ajudando a movimentar a hidroelétrica de Parnaíba. O engenheiro americano M.M. Mortaugh foi o responsável pela construção da represa. Durante as obras, muitos santamarenses protestaram contra as desapropriações.

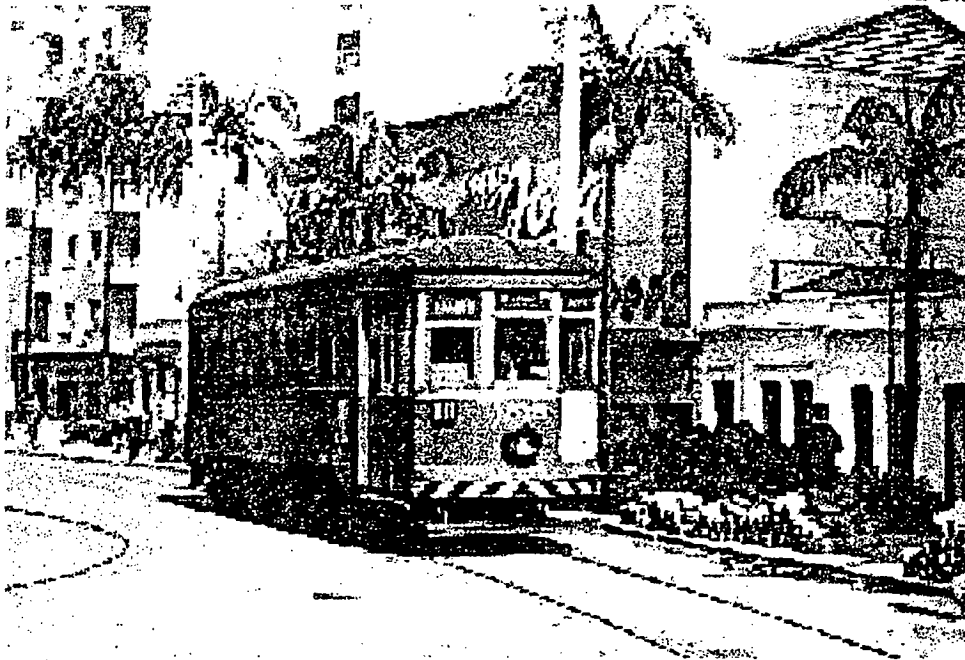


Represa Guarapiranga

O reservatório e a barragem passaram a ser importantes em 1928, quando a cidade de São Paulo começou a crescer. A represa se tornou a principal fonte de abastecimento público de água.

Naquela época a região de Socorro, onde está a barragem, era quase desabitada. O município de Santo Amaro era ligado a São Paulo pela avenida Santo Amaro, que não passava de uma estrada de terra. Havia também uma linha de bondes, que seguia pela atual Avenida Vereador José Diniz.

Logo a Light percebe o potencial recreativo e em julho de 1913, inaugura com uma grande festa no Largo 13 de Maio o bonde elétrico, ligando o Largo da Sé ao centro de Santo Amaro.



Bonde Elétrico, Linha 101 – Santo Amaro

A partir de 1917 tiveram início os projetos urbanísticos do jardim América e do City Lapa. A empresa responsável, a The City of São Paulo Improvements and Freehold Land, contratou os mesmos projetistas responsáveis pelas primeiras cidades-jardins inglesas.

Por volta de 1925, devido a escassez de energia, a Light decide retificar e reverter o Rio Pinheiro, para construir uma nova represa que alimentaria do alto da serra do Mar as turbinas de uma usina em Cubatão. O responsável por essa represa foi o engenheiro ASA Kenney Billings. A represa entrou em funcionamento em 1926.

Interlagos

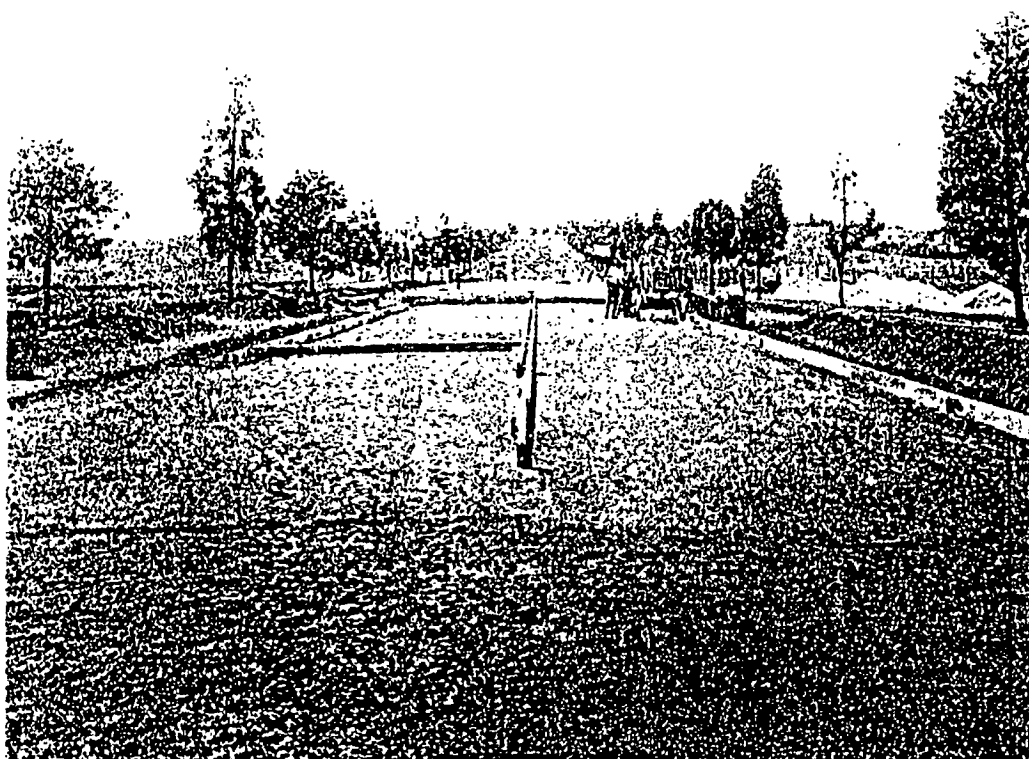
Em 1920 chega ao Brasil o engenheiro Louis Romero Sanson, com o sonho de ser *City Planner*, ou seja, planejador de cidades ou urbanista. Estudando os mapas brasileiros, percebeu a presença de muitas áreas ainda não exploradas. Logo tomou conhecimento do grande potencial de crescimento de São Paulo, que de um lado tinha o rio e do outro, estradas de ferro.

Para Dr. Sanson tudo tinha uma lógica e após estudar a capital paulista ficou maravilhado com uma área entre dois lagos: o Guarapiranga e o Billings. Este local, que pertencia ao município de Santo Amaro, tinha o clima ameno e já contava com um meio de transporte, o bonde. Para ele o potencial turístico era evidente. O nome dessa área foi baseado numa região da Suíça, Interlaken. Mas ainda restava a dúvida: Entrelagos ou Interlagos?

Sua filha, Miss Jean, logo resolveu o problema: "Interlagos re. mais musical".

Além de pretender assentar um bairro residencial de frente para a represa Guarapiranga, Dr. Sanson idealizou a construção de um grande pólo turístico, englobando aeroporto, praia, hotel e autódromo.

Embora já existisse o bonde, o acesso era difícil, a outra opção era a estrada velha de terra de Santo Amaro (*Old Road*). Para superar esse obstáculo, Dr. Sanson fundou em 1925 a S/A Derrom Sanson, com 3 diretores: Donaldo L. Derrom (cunhado de Sanson), Louis Romero Sanson e Domício de Lacerda Pacheco e Silva. A companhia foi formada para dar início ao projeto de construção do acesso que ligaria Interlagos ao centro da capital paulista, a *New Road* ou nova estrada.



Pavimentação da Auto-Estrada

Em 1929, a empresa ganha por meio da Câmara dos Deputados de São Paulo, o direito de construir uma estrada ligando a Capital a Santos, no litoral. Porém a crise daquele ano interrompeu os entendimentos para obtenção de financiamentos e os contratos não foram finalizados.

Dois anos depois a empresa muda o nome para Auto-Estrada S/A, com novos sócios influentes na sociedade paulista entre eles: Isisório Ferreira e Anhaia Melo.

A estrada foi iniciada em São Paulo, na Rua França Pinto/Vila Mariana, perto do Instituto Biológico e até a Avenida Indianópolis foi feita em concreto (6 quilômetros). O urbanista ficou sabendo que um escocês havia usado asfalto e após estudar as condições do terreno por onde passaria a estrada, concluiu que comprimindo o solo e usando a curvatura correta, era possível usar o mesmo produto. Foi um dos pioneiros a usar este material no país. Para facilitar a aquisição de pedras a sociedade construiu a pedreira Guacuri.



Auto-Estrada

Aos poucos, a Auto-Estrada adquiria chácaras e terrenos por onde passaria o projeto. Depois da aquisição as terras eram loteadas e quando a estrada passava, os lotes se valorizavam. Todo o empreendimento foi feito em terreno particular, por esse motivo os usuários eram obrigados a pagar pedágio, com exceção dos acionistas da empresa que usavam um distintivo de identificação no carro evitando o tributo. O projeto prosseguia sempre em direção a represa.

A estrada de ferro da empresa Sorocabana precisou passar pela auto-estrada para continuar com sua linha férrea, Dr. Sanson decidiu não cobrar nenhuma taxa, porém pediu que construíssem dois viadutos e uma estação de trem.

Em 1933, com 16 quilômetros é inaugurada pelo próprio presidente a estrada Washington Luís*, parte em terra e parte em asfalto, que posteriormente foi completada com a Avenida Interlagos.

**AUTO-ESTRADA
SANTO AMARO**



Quando as cidades crescem, muito se desenvolvem com preferência as zonas que, ligadas ao centro, por via de acesso rodoviária, ficam com as circunstâncias mais favoráveis.

Da excelente terreno da S/A Auto-Estradas, resultou pela mais rápida e econômica em sua construção se dispender mais de 2.000 metros de tela, obra de concreto de cimento, em alvenaria, não mais que os baixos de Pirelli, Pirelli, em Jibiquara.

Exatidão nas construções, e as obras que existem realmente de e ainda compreendem a razão pela qual a despesa da obra, construída anteriormente de outras vias.

**A oportunidade perdida
nunca volta!**

Auto-estradas
Sociedade Anônima

PRIMA RUA DE ALEMANIA - 14

TEL. 1000

Folheto Publicitário da Auto -Estrada

Em 1943 é concluída a construção da variante da Auto-Estrada e a construção da ponte sobre o canal do rio Jurubatuba com 110 metros em concreto armado.

Fotos da Inauguração da Ponte sobre o Rio Jurubatuba

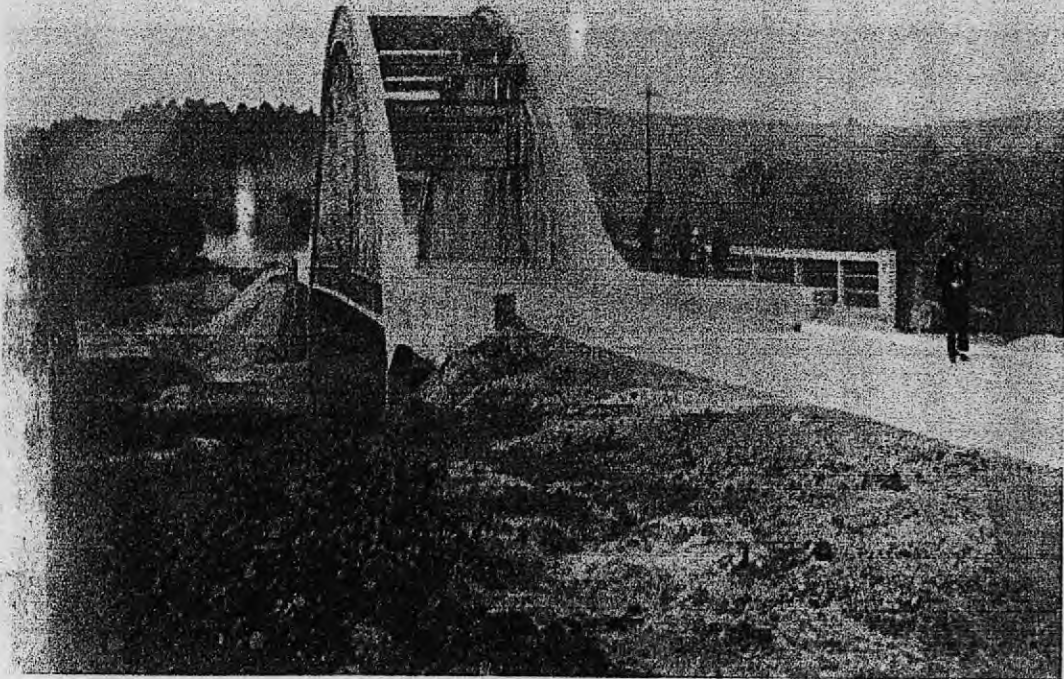




Folha nº 14 do proc.

Nº 105 de 04

Adelina Ciccone - Ass. Parlamentar
RF 100.406



As propagandas da Auto-Estrada procuravam passar uma visão moderna da nova via, voltada para o automóvel e que dizia "Com chuva não há lama, com sol não há poeira". A negociação das terras, passou a ser o principal negócio da empresa.



Folheto Publicitário da Auto-Estrada

A conclusão da obra impulsionou ainda mais o desenvolvimento das atividades recreativas de região, tornando o local um centro de turismo. Em 1935, o interventor federal, Armando de Salles Oliveira, através do decreto n. 6983, de 1935, anexa Santo Amaro a capital.

"Considerando que o estado de SP, dispõe a não só incrementar em Santo Amaro a criação hotéis e estabelecimentos balneários que permitam o funcionamento de cassinos, como também destinou já verbas para melhorar as estradas de rodagem que servem aquela localidade, facilitando-lhe todos os meios de comunicação, rápido e eficiente com o centro urbano.

Decreto

Artigo 1º

Fica extinto o município de Santo Amaro..."

A partir desse momento, a S/A passa a desenvolver várias intervenções urbanísticas influenciadas pelos loteamentos criados pela Companhia City no Jardim América, que seguiam uma linha inglesa, assim como os condomínios da chácara flora de 1914.

O projeto de urbanização da região de Interlagos, às margens da represa Guarapiranga foi sendo implantado a partir de 1937, com o nome de "Cidade Satélite Balneário de Interlagos", numa área mais de 1 milhão de metros quadrados.

* **Washington Luís** nasceu em Macaé, cursou a Faculdade de Direito de São Paulo. Em 1897 iniciou sua carreira política, sendo eleito vereador pelo Rio de Janeiro. Em 1904, foi eleito deputado federal, mas em 1906, abandonou o cargo para se tornar secretário de Justiça e Segurança Pública de São Paulo, onde ficaria até 1912. Em 1914, torna-se prefeito de São Paulo. Em 1920 torna-se governador de São Paulo. Com o lema "Governar é abrir estradas", investe em obras de modernização de infra-estrutura de transportes. Em 1926, é eleito presidente, já que era o candidato único a esse cargo. Como presidente enfrentou o início da Crise de 29 e iniciou uma crise sucessória ao indicar o paulista, Júlio Prestes para sucedê-lo, ao contrário do que determinava a "política do café-com-leite", ou seja, um candidato mineiro. Com a vitória de seu candidato, iniciou-se no Brasil o movimento revolucionário de 1930, que depôs Washington Luís e impediu a posse de Júlio Prestes. Obrigado a exilar-se, Washington Luís viveu os próximos dezessete anos entre a Europa e Estados Unidos. Em 1947, teve permissão para voltar ao Brasil, e passou a se dedicar aos estudos históricos até sua morte, dez anos depois.

Para o estudo do local Dr. Sanson contou com a cooperação do urbanista francês Alfred Agache*.

A maquete do balneário foi visitada por grandes personalidades como: Getúlio Vargas, Roberto Simonsen e Prestes Maia.

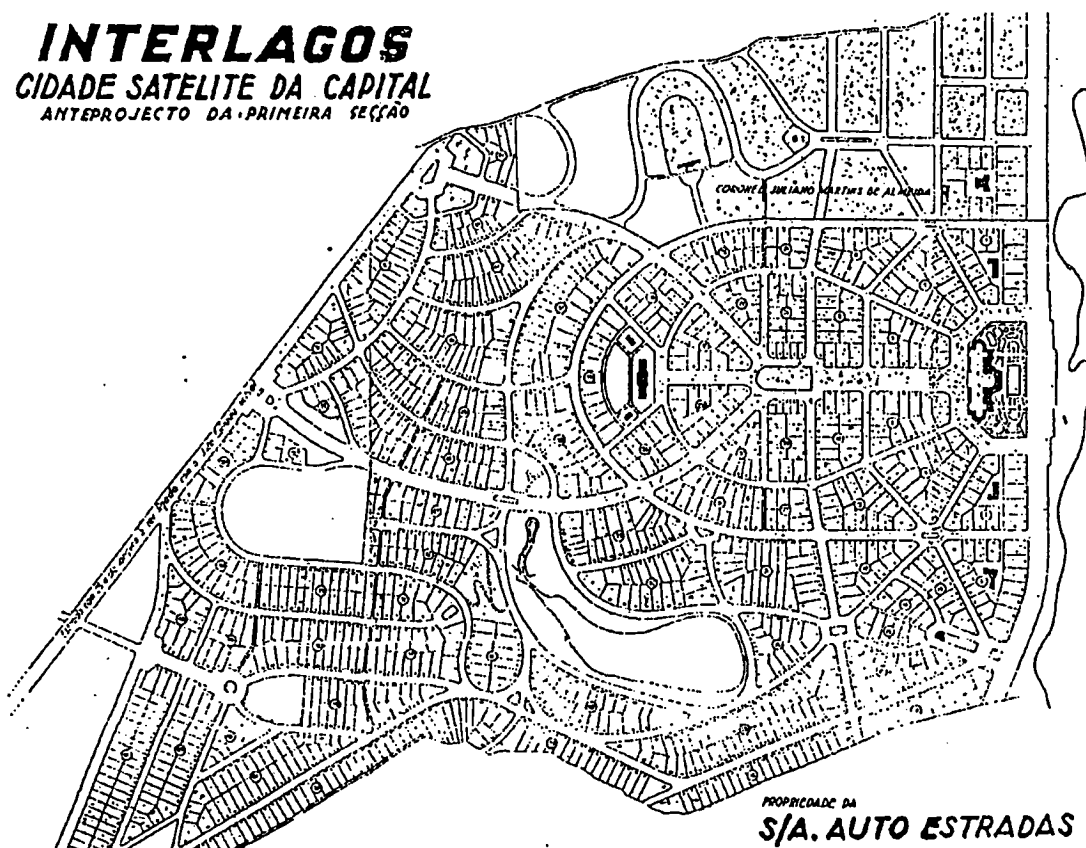
A primeira providência a ser tomada em Interlagos foi agrimensura, ou seja, o estudo os contornos de onde seria o futuro bairro. O contorno de cada rua foi planejado, seguindo o relevo natural, de forma que não existe uma rua que não se possa subir de bicicleta. Toda geografia foi adaptada aos propósitos de seu idealizador, porém conservando as características já existentes, ao contrário dos bairros dos Jardins, onde os lotes são quadrados e algumas ruas com um altíssimo grau de inclinação. As árvores do bairro foram escolhidas com a ajuda de um botânico. As quaresmeiras foram escolhidas para serem usadas nas ruas, pois não levantariam as calçadas e florescem duas vezes por ano. Cada detalhe foi cuidadosamente planejado, visando a harmonia e integração entre o meio ambiente e a vida moderna.

O loteamento tinha grandes investimentos de infra-estrutura urbana e rodoviária e contava com a disponibilidade da represa, um local público para a diversão e a prática de esportes.

Em 27 de agosto de 1938, o jornal O Estado de São Paulo publicou um anúncio na primeira página sobre um loteamento distante cerca de 30 quilômetros do

centro, mas com localização bastante agradável: entre as represas Billings 100.406 Guarapiranga, era a "Cidade Satélite Balneária de Interlagos".

INTERLAGOS
CIDADE SATELITE DA CAPITAL
ANTEPROJECTO DA PRIMEIRA SECÇÃO



Planta da Cidade Satélite de Interlagos com a represa à direita

As residências ocupariam lotes de aproximadamente 15 metros de frente e 40 metros de fundos. Esses lotes tinham 600 metros quadrados com afastamentos nas laterais, com frente mínima, além de ser necessários manter uma altura máxima de dois pavimentos. Os prédios só seriam aceitos em grandes lotes próximos a praia. O centro de Interlagos foi reservado para uma área exclusivamente comercial, onde estava previsto um local para carga e descarga de caminhões. Interlagos também teria um local destinado para a igreja e outro para um hotel de grande porte. Dr. Sanson era muito atento aos detalhes, e todas as restrições deveriam ser cumpridas.



* **Donat-Alfred Agache** nasceu na França em 1875. Foi um dos primeiros urbanistas franceses a estudar a formação das cidades e a analisar a transformação da arte urbana em urbanismo. Em 1930, Agache confeccionou o primeiro plano urbanístico brasileiro destinado a remodelar a capital federal do Brasil. Em Curitiba, ele atuou como consultor técnico no primeiro plano urbanístico da cidade, denominado Plano de Urbanização de Curitiba. Participou com Romero Sanson construção do bairro de Interlagos. Faleceu em 1959.

Trecho do memorial descritivo:

"A área residencial, chamada "Primeira Seção de Interlagos", contou com uma área de 1.510.584,32 metros quadrados, dos quais 65,73% foram destinados à divisão em lotes, reunidos em 77 quadras, 7,81% a praças e jardins, 26,46% a ruas e avenidas, além de dois grandes lotes para o futuro hotel da praia e da igreja."

Aos poucos surgiram os primeiros compradores, alguns para morar outros para construir casa de veraneio. Os restaurantes e estabelecimentos comerciais se fixaram na orla da represa.

Origens Urbanísticas

Na segunda metade do século XIX, a superpopulação crescente e os serviços cada vez mais deficientes tornaram insuportável a vida nos centros urbanos. Este fato se juntou com o movimento romântico para converter a vida no campo em ideal altamente desejado. Algumas idéias se materializaram quando as estradas de ferro garantiram um serviço rápido e adequado na conexão entre os centros urbanos e seus arredores.

Os subúrbios prometiam um entorno agradável e tranquilo e de imediato mostraram um esquema característico de uso do solo.

Riverside, Illinois (1869) em sua proposta original, é um exemplo de aplicação em escala maior. No lugar da quadrícula característica do arruamento, que estimulam o tráfego rápido, concebeu-se um tecido curvilíneo e de formas livres.

Baseadas no conceito da utilização do transporte massas, rápido e eficiente, proporcionado pelas ferrovias, então em franca expansão, as cidades jardins por definição da época: "uma cidade desenhada para uma vida e uma indústria saudáveis; de uma dimensão que torna possível a plenitude de uma vida social..". Ela estaria permanentemente cercada por um cinturão verde, de propriedade pública.

A primeira cidade jardim foi implantada em LETCHWORTH, na Inglaterra em 1903. Ela, como as demais que a seguiram e que serviram de embrião para as novas cidades inglesas, foram idealizadas como núcleos próximos de centros urbanos ou industriais, entre trinta e cinquenta quilômetros de distância.

Vista aérea de LETCHWORTH



A Praia

Para incentivar ainda mais o turismo e atrair novos compradores, uma praia artificial foi feita na Represa Guarapiranga, em 1940, pela Auto-Estrada S/A. Vieram de Santos cerca de 30 caminhões de areias e foram construídas cabines de madeira para a troca de roupa, playgrounds, quiosques, entre outras atrações. A praia tinha 50 centímetros de areia branca. Prevendo uma grande movimentação de carros em direção ao local, Dr. Sanson planejou a Avenida Robert Kennedy (ex-avenida Atlântica) com duas pistas de cada lado. Sua idéia era transformar a avenida numa via expressa de trânsito rápido para o "litoral".



Fotos da Inauguração da Praia



Autódromo

Um dos hobbies de Dr.Sanson era o automobilismo. A cada ano ele renovava o Ford e servia de garoto propaganda para a empresa. Um dia ele chegou em sua casa e perguntou: Adivinhem o que eu vou fazer? A família achou que era um lago. Mas não, era um autódromo em meio a dois laguinhas.

Dr. Sanson fez um estudo detalhado dos outros autódromos da sua época, como Brooklands na Inglaterra, Trípoli na Itália, Roosevelt Raceway e Indianápolis, nos Estados Unidos e Monthey, na França. Aproveitando as inovações de cada um, idealizou para Interlagos o melhor. A parte de fora do circuito era voltada para a velocidade e a dentro para a dificuldade, enaltecendo a perícia do piloto. O projeto original continha ainda planos para arquibancadas dos dois lados da pista, um estádio para competições internacionais e um estacionamento.

Analisando e perfurando o solo do autódromo, achou saibro. Um dos lagos foi esvaziado por cifão e foi feito um muro de tijolos desde a lama. No meio da água tinha um buraco, e por infiltração pelo saibro, vinha água limpa, mas a tentativa não atingiu os resultados esperados. A solução foi bombear e clorar a água para uma casinha dentro do autódromo, podendo assim manter os dois lagos e abastecer a Cidade Dutra de água.

Antes da primeira corrida, a ponte sobre o Rio Jurubatuba não pôde concluída. A empresa de transporte Sorocabana não decidia se a linha férrea passaria por cima ou por baixo da rampa da ponte. Para transportar os veículos dos competidores, Dr.Sanson fez a "Pontoon Brigde", uma espécie de balsa para a travessia dos carros de corrida.

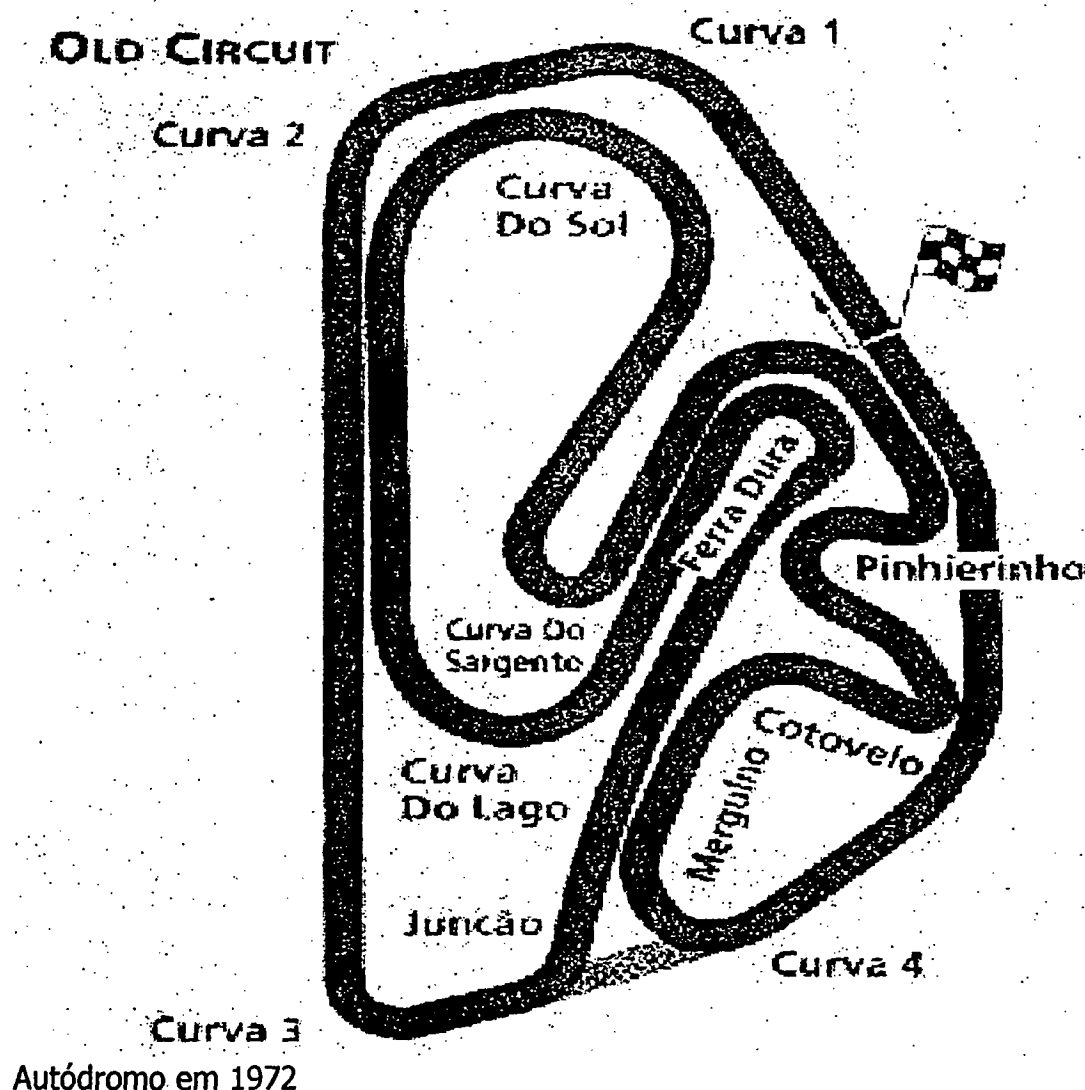
Em abril de 1939, no autódromo em obras, um grupo de pilotos, deram as primeiras voltas na pista. Mas a inauguração só aconteceu no dia 12 maio de 1940, com a presença de 15 mil pessoas, que assistiram ao Grande Prêmio São Paulo, vencido por Arthur Nascimento Júnior.



Corrida em 1940

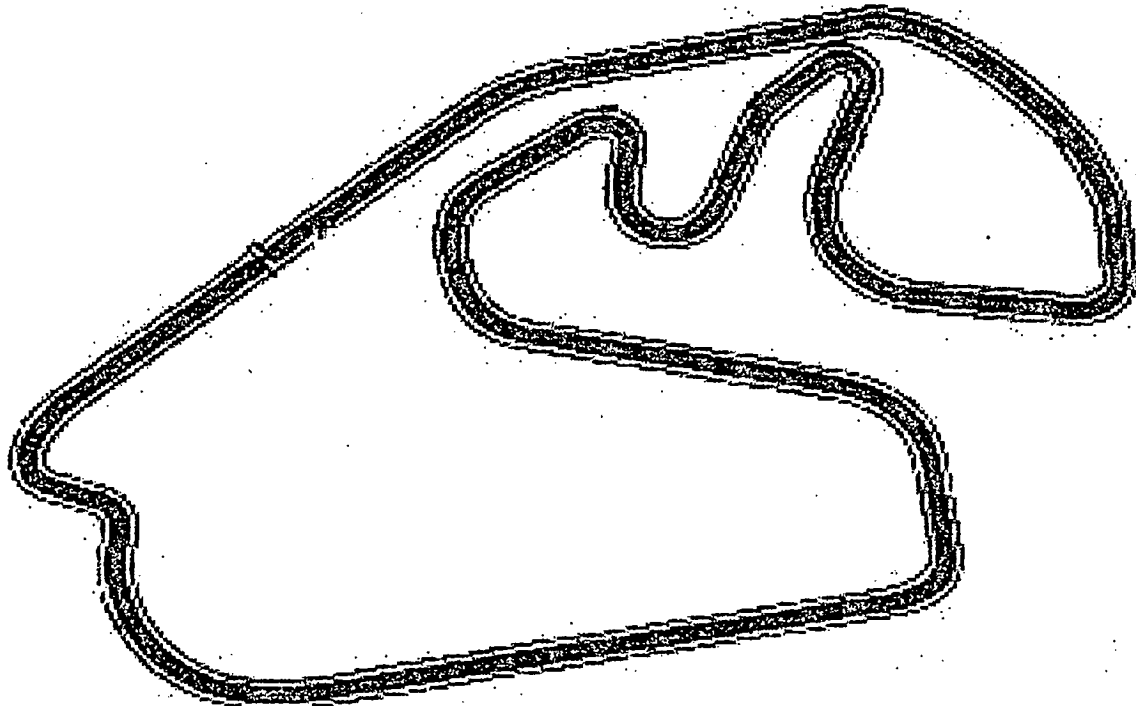
A segunda guerra mundial (1939-1945) obrigou o Brasil a racionar combustível, esfriando os ânimos dos automobilistas. Como alternativa o governo incentivou a produção do gasogênio, equipamento que era acoplado aos carros e ônibus e movido a carvão vegetal. Os anúncios de publicidade ressaltavam uma competição esportiva no autódromo de Interlagos movida a gasogênio.

Por volta de 1950, a Auto-Estrada passou por uma séria crise financeira. Naquele ano, o autódromo de Interlagos foi vendido para a Comissão que organizava as comemorações o 4º Centenário da Cidade de São Paulo (1954). O valor negociado foi de 23 cruzeiros o m2, muito abaixo do valor real, que era de 300 cruzeiros o m2.



A primeira grande reforma do autódromo aconteceu em 1969. Na reinauguração, em fevereiro de 1970, foi realizada uma prova do campeonato internacional de Fórmula Ford, vencida por Emerson Fittipaldi. Em 1971 Interlagos passou por nova reforma e abrigou, pela primeira vez, um GP de

Fórmula 1, realizado em 1972. Em 1975, José Carlos Pace, piloto que ~~Bã~~ 100.406 nome atual do Autódromo, venceu sua única corrida na categoria. De 1981 a 1989 o GP Brasil foi disputado no Rio de Janeiro. Em 1990, depois de passar por outra grande reforma, que incluiu a redução do circuito de 7.823 para 4.292 metros, Interlagos voltou a receber o evento.



Autódromo em 2002

Além da Fórmula 1, Interlagos recebe provas de campeonatos regionais, a Stock Car, Fórmula Truck, Fórmula Ford, Fórmula 3 e a motovelocidade. Só o Grande Prêmio da Fórmula 1 movimenta US\$ 75 milhões e é o único evento em que a ocupação dos hotéis chega a 100% na cidade.

José Carlos Pace:

Em 26 de dezembro de 1985, Interlagos ganhou o nome de Autódromo Municipal "José Carlos Pace", uma homenagem a uma grande promessa do automobilismo brasileiro, que teve sua carreira interrompida.

Pace estreou no automobilismo em 1963, disputando corridas de turismo no Brasil, categoria na qual ascendeu rapidamente. Em 1970 foi para a Europa, onde foi campeão inglês de Fórmula Três. Em 1971 venceu o GP de Ímola de Fórmula 2. Um ano depois Pace ingressou na Fórmula 1, correndo pela ainda modesta equipe Williams.

Em 1975 veio a consagração. Disputando pela Brabham, Pace fez sua melhor temporada no automobilismo. Além da Fórmula 1, participou do Campeonato Brasileiro de Turismo e consagrou-se campeão do grupo 1. Venceu também as 25 horas de Interlagos. Mas seu principal feito na temporada veio no segundo

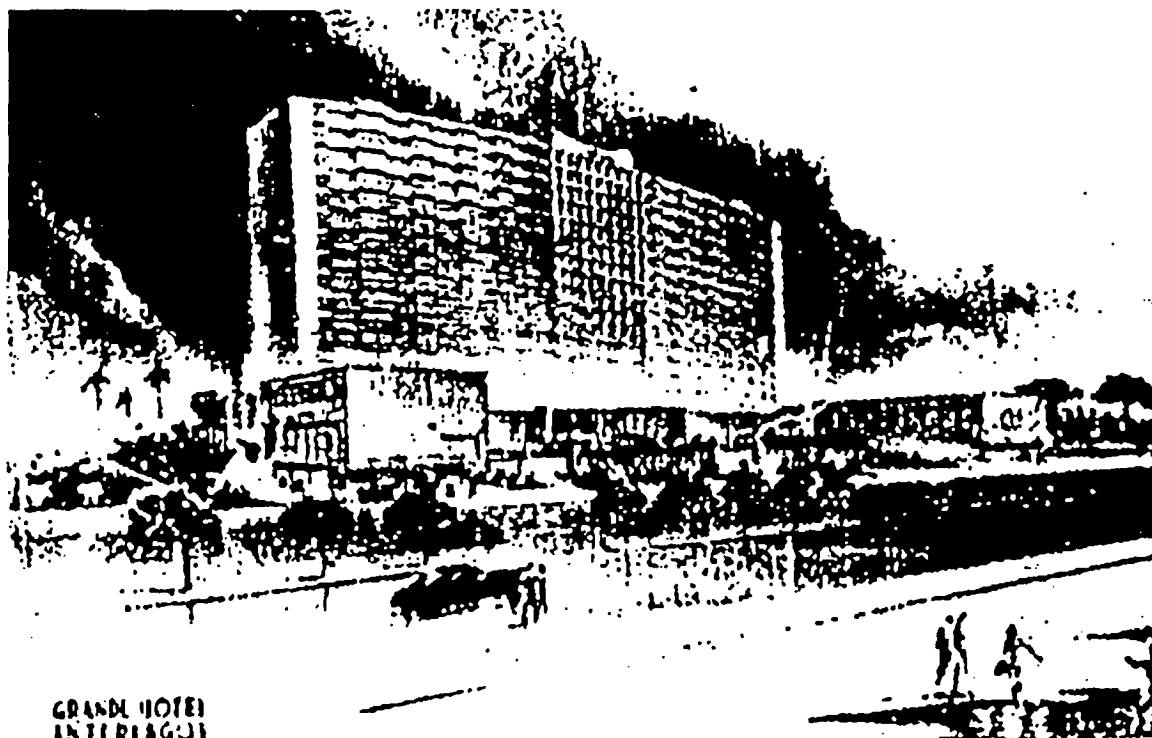
GP de 75, no Brasil. Pace venceu a corrida, fazendo dobradinha com Emerson Fittipaldi.

O campeonato de 76 não foi muito bom para Pace, devido aos motores Alfa Romeo, que eram pesados e gastavam muita gasolina. Ele não pôde fazer mais do que 7 pontos, conseguindo o 14º lugar. No ano de 1977, o segundo lugar no Grande Prêmio da Argentina foi o último pódio de José Carlos Pace, que participou de mais duas corridas, Brasil e África do Sul, sem pontuar. No dia 18 de março de 1977, o avião em que viajava bateu numa árvore e Pace morreu na queda.

O Grande Hotel Interlagos

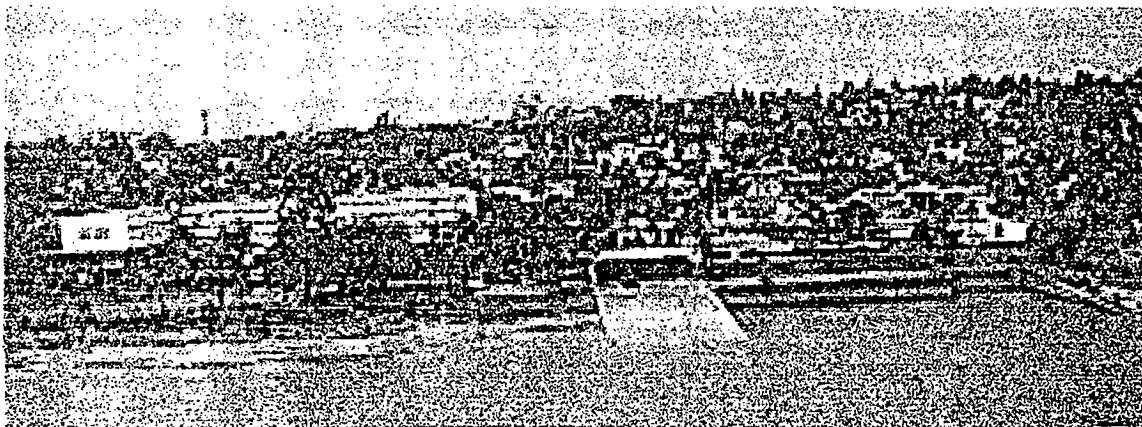
Seguindo sua visão vanguardista, Dr. Sanson planejou um hotel. Para ele, Interlagos precisava de um hotel de luxo, para hospedar os estrangeiros e os brasileiros que vinham a São Paulo, tanto a passeio quanto a negócios. Localizado em Interlagos, o empreendimento teria também como fator positivo a proximidade do aeroporto de Congonhas.

Desta forma, o escritório técnico de Engenharia Mieczylaw Srabowski projetou um edifício com 14 andares, 500 apartamentos, piscinas, quadras de tênis, salões para reuniões e eventos, cinema, tudo com muito luxo e conforto e ainda teria espaço para abrigar um cassino. O Grande Hotel Interlagos era considerado grandioso para os padrões da época. Estaria localizado de frente para a praia e teria escritórios, intérpretes e lojas no andar térreo, salões para festas e banquetes com capacidade para 1000 talheres.



GRANDE HOTEL
INTERLAGOS
Projeto do Grande Hotel Interlagos

Parte do financiamento (80%) viria de recursos do governo estadual. O acordo já estava fechado, mas o governador da época, Lucas Nogueira Garcez desistiu da ajuda. A obra precisou ser paralisada e Dr. Sanson perdeu tudo o que conseguira. Foram perdidos dois andares e um salão de 800 metros quadrados sem colunas, além de elevadores, um quarto cheio de cristais talheres e baixelas de prata.



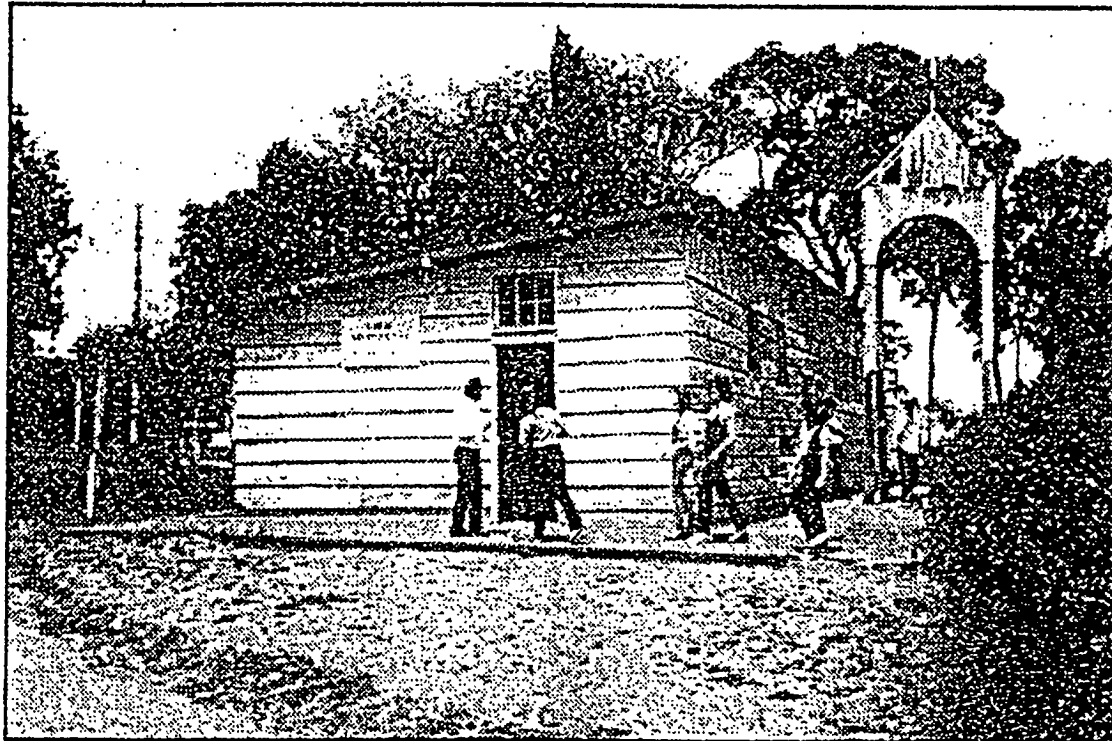
Clube Santa Paula/Costa Azul, construção inicial do Hotel

A construção ficou parada durante seis anos até ser vendida para a Santa Paula Melhoramentos na década de 60, que inaugurou no local o Santa Paula Yacht Clube, que depois passou a ser Clube. Costa Azul

Capela de São Pancrácio

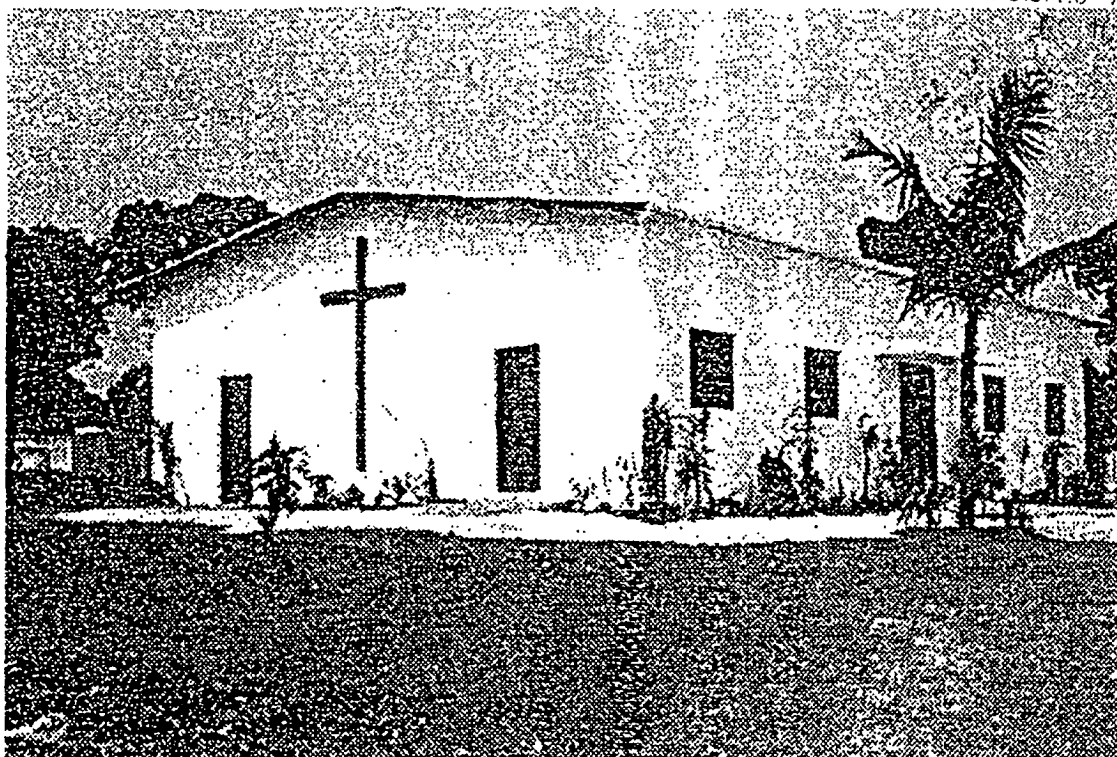
Em 19 de abril de 1953, a Cidade Satélite Balneária de Interlagos consolidou o seu marco religioso. Foi construída uma capelinha de madeira, homenageando São Pancrácio. As missas aconteciam apenas uma vez por mês.

Primeira Capela de madeira



A partir de 1977, um pequeno grupo de moradores da região começou a se organizar e a arrecadar fundos para construir uma capela de alvenaria. Uniram-se americanos, portugueses, espanhóis, italianos e brasileiros com o objetivo de construir uma igreja. Muitos padres passaram pela comunidade, entre eles Padre Antônio da Torre que ficou como vigário coordenador de 1979 a 1985 e incentivou este grupo de moradores. A Nova Capela ficou pronta em 20 de setembro de 1981 e existe até hoje.

São Pancrácio foi escolhido como Padroeiro porque o então Cardeal de São Paulo, Dom Carlos Carmelo de Vasconcellos Motta, possuía uma grande devoção a esse Santo e quis à Diocese de São Paulo que houvesse um local dedicado ao jovem mártir.



Capela de São Pancrácio

***São Pancrácio** herdou dos pais a fé e a coragem. Ao se tornar órfão teve que morar com um Santo tio, que morreu mártir antes do sobrinho, seu nome era Dionísio. Diante da perseguição promovida pelo imperador romano, o jovem Pancrácio, começou a ver pessoas testemunhando Jesus, como o seu tio e amigo. São Pancrácio manteve fiel a Jesus, mesmo diante das promessas, ameaças e a própria morte. Com apenas 15 anos disse não ao poder opressor e sim a Vida Eterna, depois foi decapitado. Os devotos do santo têm sua imagem em casa, na loja e na carteira para dar sorte. A tradição diz que o dedo de São Pancrácio deve apontar para o interior de sua casa para dar sorte.

Viveiro

Em mais uma obra de Dr. Sanson, a Cidade Satélite ganhou um viveiro que serviria aos moradores. A idéia era construir uma área verde acompanhada de infra-estrutura, visando a qualificação e equilíbrio ambiental do espaço urbano. O local teria sauna, trezinho, fonte, lago e até mesmo um pequeno córrego para os meninos colocarem os barquinho.

O espaço passou para outras mãos e em 1971 a prefeitura ficou responsável, por meio da Administração de Santo Amaro. Desde 1986 até hoje, o Viveiro Operacional de Interlagos é controlado pela Subprefeitura da Capela do Socorro.

Segue artigo escrito em março de 2002, pela filha do urbanista, Jean Romero Sanson descrevendo o viveiro conforme suas lembranças.

O VIVEIRO

Fatos lembrados por Jean Romero Sanson

Seria estranho se o autor e realizador de doze grandes projetos em prol de São Paulo não tivesse planejado tornar útil e belo um pequeno vale bem no centro da seção residencial Zona 1 de Interlagos, pertencentes à Auto-Estradas S.A.

Aliando sua lata capacidade técnica a uma criatividade meticulosa e altruísta, o diretor-gerente engenheiro Louis Romero Sanson seguiu seu hábito de desbravar uma região a pé e depois, na planta topográfica, desenhar seu plano completo.

Mandou analisar a água de duas nascentes que ali se encontravam: uma continha ferro demais mas a outra era potável e supriu nossa família durante anos. Fez-se um muro baixo semi-circular de pedras, ornado de plantas floridas, para conter a água e a dirigir a um córrego limpo entre passeios, onde era fácil imaginar pagens (ou mães) empurrando carrinhos e meninos soltando barquinhos de papel. Preparada e formada uma pequena bacia, com uma ilha na parte superior, e aplainada uma pequena praia de fundos rasos e firme, foi feita então uma larga barragem com "ladrão" em sifão. Pouco a pouco o lago se transformou com árvores e flores em seu redor. Plantaram-se eucaliptos "citrodora" que, na garoa, exalam aroma de limão e quaresmeiras que florescem mas não levantam calçadas. Muitas mudas, a preços módicos, embelezavam os jardins do Viveiro e dos moradores da Zona. Lindas palmeiras ainda circundam a ilha onde se planejava um salão de chá ao qual se chegaria por um aponte rústica entre roseiras trepadeiras. A grama escolhida foi a que não morre se passar algum tempo debaixo d'água.

A meu pedido, foi feito um quadrado de tábuas sobre tambores vazios e fechados que, flutuando no centro do lago, serviu durante anos para o descanso e banho de sol dos nadadores. Lembro-me de remar alegremente e

um tanto arriscadamente para levar para lá, em nosso barquinho amarelo, a âncora de cimento e sua corrente de aço.

A família Claude Iribarren fundou, como outros, o Grupo de Escoteiros Veleiros e o seu acampamento exemplar montado no Viveiro da Auto-Estrada S.A. é ainda lembrado com orgulho.

Festas de aniversário, piqueniques, ramalhetes para visitantes, competições, o filme "Dálmatas um Foco", risadas alegres nesse cenário bucólico trazem saudades...

Em suma, um pequeno paraíso para o deleito dos moradores da Zona 1 que, para isso, só deviam apresentar um cartão nominal dado pela Auto-Estradas S.A..

Empregados da companhia vigiavam a área e também rondavam de bicicletas as praças e ruas com suas árvores, flores e bancos de madeira (ancorados em concreto!).

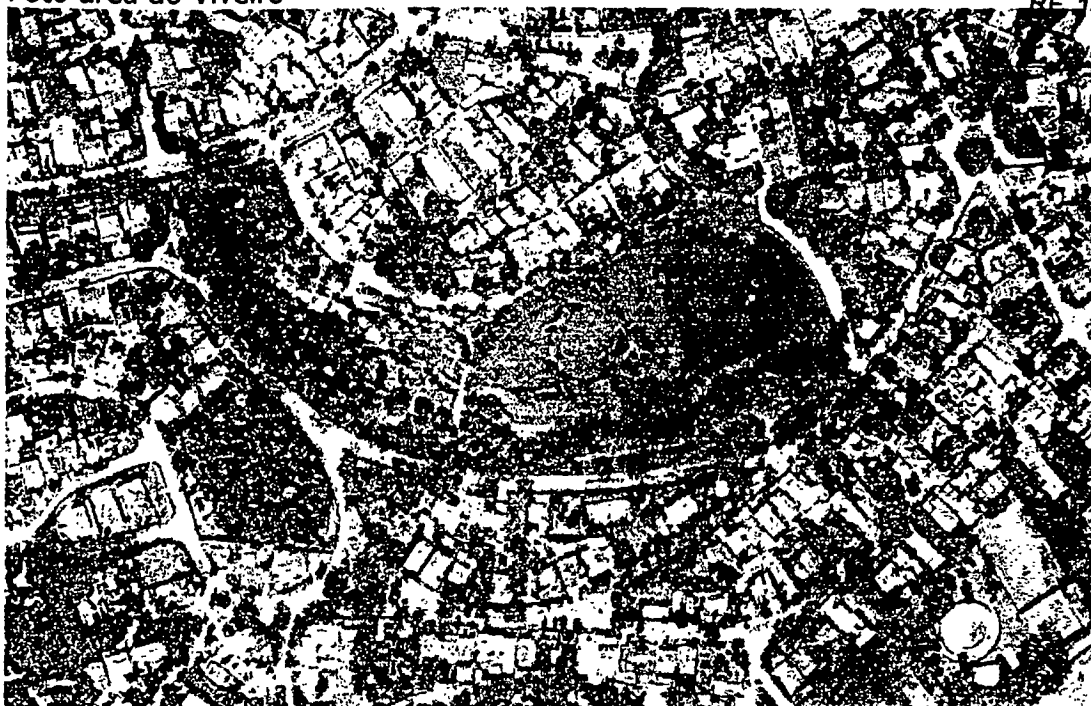
Uma firma (cujo nome ignoro) ia completar o atendimento exclusivo aos moradores com alguns melhoramentos – trezinho, sauna, enfermaria, sala de ginástica etc, mantendo o fornecimento de mudas de plantas a baixo custo.

Só peço aos moradores de boa vontade que protejam quanto possível as belezas e as vantagens desta Zona 1.

Tenho dito,

*Jean Romero Sanson
Março 2002*

Foto área do Viveiro



Hoje o Viveiro Operacional de Interlagos, conhecido pelos moradores como laguinho, recebeu o nome de Jacques Costeau* e ocupa um terreno de 68 mil m². É utilizado para o cultivo de mudas de plantas de mais de 30 espécies entre elas: azaléias, ibiscos, crótons, dracenas e gazânias. Parte do local é coberto por vegetação típica da Mata Atlântica. A grande atração é o laguinho, que abriga gansos e paturis, além de peixes como lambaris, tilápias, traíás e piranhas. Mas poucos já perceberam presença de um animal incomum: o jacaré, que também faz parte desse cenário. O Parque possui ainda um programa de jardinagem para crianças.

Os moradores não podem visitar a parte interna do local devido à falta de estrutura, porém é possível apreciar sua beleza através das grades de arame que o cercam.

As mudas produzidas ornamentam as praças, mas houve uma época em a população era incentivada a adquirir mudas, na tentativa de evitar a degradação das plantas que embelezavam a área pública do bairro.

Coopere conosco para a beleza dos jardins de Interlagos, aconselhando a todos para não tocarem nas flores e plantas.

Precisando de mudas, procure o nosso viveiro, onde será encontrada uma grande variedade, por preços razoáveis.

AUTO ESTRADA S. A.

As áreas verdes do bairro de Interlagos contribuem para a amenização climática, reduzindo os efeitos das "ilhas de calor", diminuem a poluição do ar ao mesmo tempo em que facilitam a dispersão de poluentes e auxiliam na retenção de particulados; evitam a erosão do solo exposto, minimizando o assoreamento dos canais dos rios e córregos e conseqüentemente os efeitos das enchentes e reduzem os níveis de ruídos junto às vias de circulação intensa.

* Jacques-Yves Cousteau nasceu a 11 de Junho de 1910 em Saint-André-de-Cubzac, França. O oceanógrafo francês, cineasta e inventor, popularizou o estudo da vida marinha através de inúmeros livros, filmes e programas de televisão que ilustram as suas investigações submarinas. A sua fascinação pelo desporto o inspirou a desenvolver, junto com Émile Gagnan, o "aqualung", também conhecido como scuba (self-contained underwater breathing apparatus), que se tornou disponível comercialmente em 1946. Em 1974, formou a Sociedade Cousteau, um grupo ambientalista sem fins lucrativos dedicado à conservação marinha. Cousteau ajudou a inventar várias outras ferramentas úteis para os oceanógrafos. O ambientalista faleceu em 25 de Junho de 1997, em Paris.

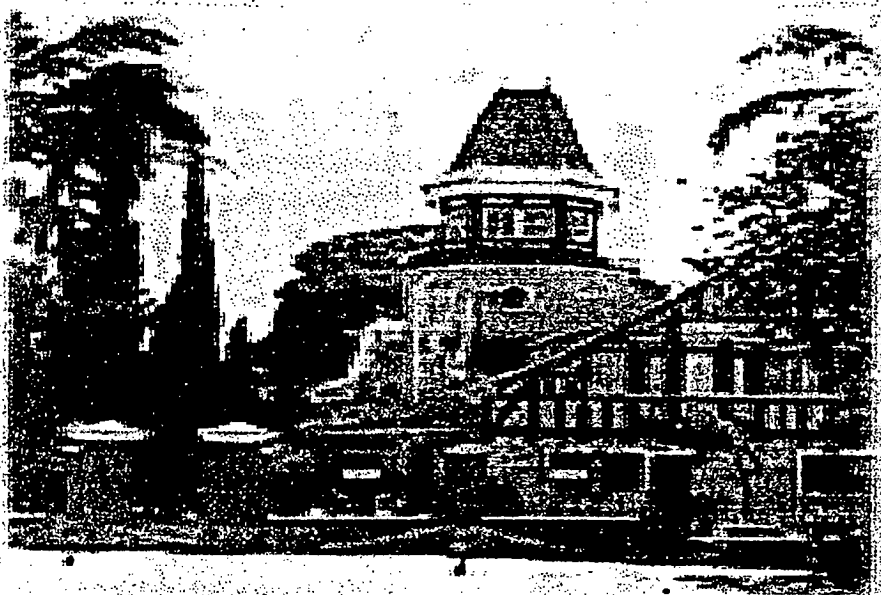
Clube de Campo Castelo

Em 1948. Dr. Sanson adquiriu uma propriedade em forma de castelo. O Castelinho, localizado em Interlagos que tem sua própria história assim como o bairro.

Na década de 20, uma das proprietárias da Antártica, Elsie Von Bulow, filha do fundador da cervejaria, construiu de um lado da represa Guarapiranga (margem esquerda), uma casa sofisticada, de linhas clássicas, com uma varanda de colunas e uma bela vista do lago.

Do outro lado (margem direita), o diretor da Brahma em São Paulo, Robert Kutschat, um imigrante alemão, não podia deixar por menos: construiu o castelo que jamais poderia ter em sua terra natal. Sua propriedade tinha a torre com vista panorâmica, brasão na fachada, e móveis criados a partir dos cenários de um filme que sua esposa Augusta fez questão que os marceneiros da Casa Alemã assistissem e reproduzissem fielmente.

Clube de Campo Castelo



Robert e sua família moraram no castelo até sua morte em 1948, quando toda a propriedade foi adquirida por Louis Romero Sanson. Ele alugou o castelo para uma missionária escocesa, que manteve ali uma escola interna para moças, a Saint Georg School.

Nos anos 50, o castelo foi cenário de um filme de mistério da Companhia Vera Cruz, estrelado por Procópio Ferreira, Mario Sergio e Elaine Lage.

Em 1958, com muitas dívidas Dr. Sanson entrega o castelo ao Banco A. E. Carvalho, que fundou em 1959 o Clube de Campo do Castelo, existente até hoje.

A Cidade Satélite de Interlagos e o bairro

O desenho da Cidade Satélite de Interlagos foi concebido no bojo do ideário reformista dos assentamentos urbanos do fim do século XIX e início do século XX, que buscava uma saída para os conglomerados urbanos caóticos e insalubres consequência dos desastres da revolução industrial. Nascia naquele momento o conceito de cidade jardim, uma tentativa de conciliar os valores de uma vida em ambiente saudável, no campo, e os desafios do desenvolvimento industrial, então em marcha.

A idéia da criação de Interlagos surgiu num período de profundas modificações econômicas e sociais que ocorria no país e acentuadamente em São Paulo. Era o início da expansão demográfica e do tecido urbano; da maior demanda energética para suprir as necessidades das primeiras indústrias e do transporte coletivo. Era acima de tudo a vivência da instauração de um novo modelo de gestão das cidades baseado no princípio do planejamento.

Localizado em área de proteção de mananciais, Interlagos originalmente concebido para assumir o papel de um núcleo como pólo econômico voltado para o lazer, foi implantado de forma orgânica observando e respeitando a topografia do terreno. Seu traçado à meia encosta voltado para a vertente da represa de Guarapiranga se entrelaça com a massa arbórea densa e variada.

Essa massa arbórea dá suporte a um verdadeiro nicho ecológico em que se transformou o viveiro de plantas Jacques Cousteau, localizado na parte central do loteamento. Um lago abastecido por três nascentes completa esse paraíso para as espécies animais que aí tem seu habitat ou dele se servem para sua escala migratória.

A manutenção desse "status" é consequência da consciência cidadã dos moradores, que organizados em entidades locais atuam voluntariamente nas demandas da comunidade, nas obras de amparo social e na conservação do meio ambiente. Esses trabalhos se desenvolvem em parceria com a administração pública numa sólida visão de responsabilidade social.

Hoje o bairro de Interlagos está localizado na região sul do Município de São Paulo junto à margem direita da represa Guarapiranga (Avenida Robert Kennedy), sob a responsabilidade da Subprefeitura de Capela do Socorro.

Interlagos é classificado, segundo a Lei de Zoneamento de 1972, como setor residencial Zona 1* (Z1) e ocupa uma área de cerca de 2.250.000 m², sendo delimitado pela Avenida Robert Kennedy (ex-Avenida Atlântica), Rua Leonardo di Fásio, Avenida do Rio Bonito, Avenida Interlagos e Rua Nicolau Alayon.



Bairro de Interlagos

*** Z1 - Zonas de uso estritamente residencial de densidade demográfica baixa**

É uma zona destinada exclusivamente a residências unifamiliares horizontais, sendo permitida a construção de apenas uma edificação por lote com área máxima construída igual a área do lote. Nela, os moradores não encontrarão junto às residências, o comércio ou serviços locais, tendo que se deslocar para o núcleo comercial do loteamento, ou para os bairros vizinhos, onde encontrarão essas atividades. Essas zonas correspondem em geral a bairros de alto padrão (por ex. Jardins), que foram os primeiros a serem regulamentados.

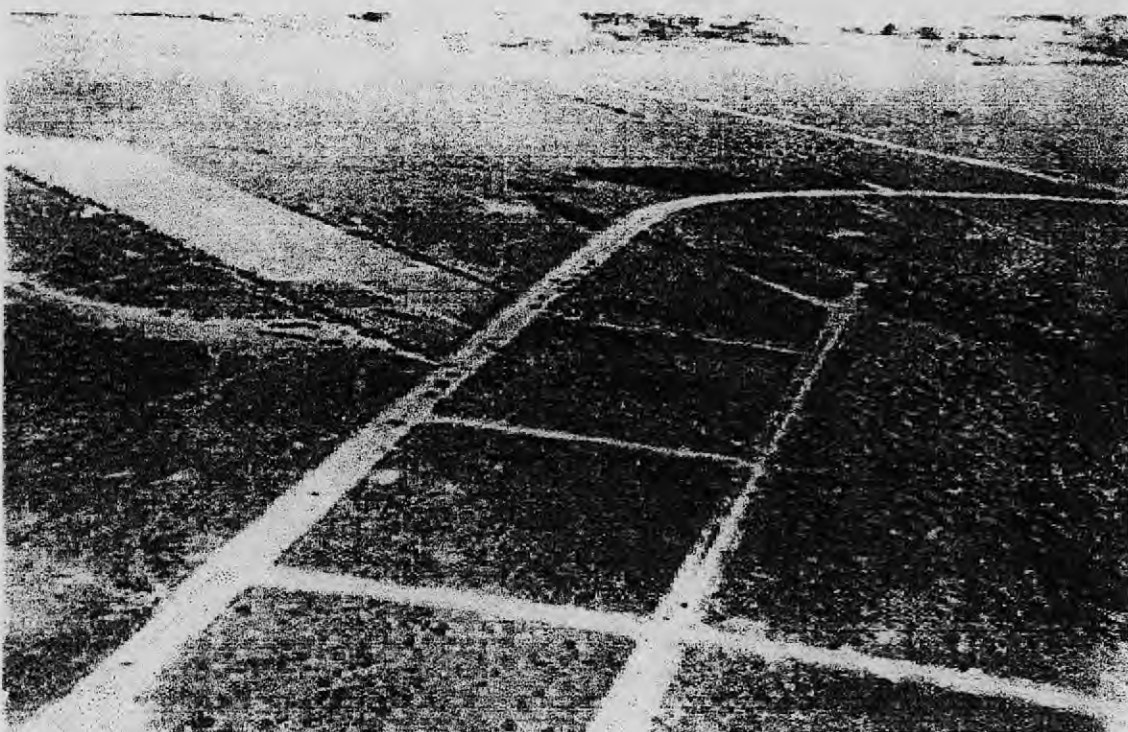
Aeroporto

Além de Interlagos, Dr. Sanson realizou outros projetos como o Aeroporto e o bairro Cidade Dutra, ambos ligados urbanisticamente ao bairro de Interlagos.

Em 1936, a Auto-Estradas inaugurou um campo de pouso com uma pista de terra de 300 metros de comprimento por 70 de largura, construída em apenas vinte dias, no espigão da Traição de Indianópolis. Este campo se tornou o aeroporto de Congonhas de propriedade do governo.

O idealizador foi Renato Arens, filho do fundador do bairro de Indianópolis e um dos primeiros pilotos da VASP, porém quem planejou a obra foi Louis Romero Sanson.

O Aeroporto de Congonhas é o mais antigo e o mais próximo do centro da cidade, 8 km da praça da Sé, o marco zero. Começou a operar em 1938 e cresceu com a cidade, tornando-se um dos aeroportos mais movimentados do mundo nos anos 50



Primeira pista de pouso, 1938

Congonha é uma palavra derivada do tupi *kõ'gõĩ*, que significa "o que mantém o ser". Designa numerosos arbustos de várias famílias, cujas folhas servem para chás. Na acepção mais comum, é o nome dado a um tipo de erva-mate preparada só com as folhas secas na sombra, sem o calor do fogo. Este tipo de erva era abundante em Minas Gerais, na região do rio Paraopeba, onde se situa a cidade de Congonhas do Campo, famosa pelas obras de Antonio Francisco Lisboa (Aleijadinho) e que tem este nome devido à presença da congonha.

Cidade Dutra

A Cidade Dutra foi o primeiro empreendimento para classe baixa em locais mais distantes do centro. Dutra foi planejada e construída pela Auto-estrada S.A, com financiamento do Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Serviços de Transporte (IAPST). O objetivo era atender a demanda habitacional dos trabalhadores ligados ao Instituto e as companhias como a Tramway Light & Power (Light), a Companhia de Gás de São Paulo (Comgás) e a Companhia Municipal de Transportes Coletivos (CMTC). Sua inauguração aconteceu em 1950 e seu nome homenageava o presidente Eurico Gaspar Dutra*.

Tratava-se de um grande conjunto residencial popular, com cerca de 500 unidades inicialmente, caracterizando por extrema semelhança de tamanho e estilo das casas, dotado de infra-estrutura urbana, além de um pequeno centro comercial. Logo foram estabelecidas linhas de ônibus para atender ao novo bairro que passou a exercer função polarizadora no desenvolvimento de seus arredores. Embora o bairro estivesse completamente isolado, representou uma experiência pioneira na região.

Nesta época, a Cidade Dutra e Interlagos, tinham 13 quilômetros de água encanada e clorada que vinham de dentro do autódromo, enquanto em bairros como o Brooklin a água era de poço.

O desenvolvimento maior só chegou na Cidade Dutra, após 1960, quando Matarazzo formou o centro industrial de Jurubatuba. No local era tudo várzea, ele secou o terreno e montou o centro então as indústrias começaram a chegar, depois a região se expandiu de maneira desordenada atingindo a Cidade Dutra, Jardim Primavera, Rio Bonito, IV Centenário, São José, Grajaú e Jardim das Embúias.

*** Eurico Gaspar Dutra**

Eurico Gaspar Dutra nasceu em 18/5/1883 em Cuiabá/MT. Teve o ano de nascimento alterado para 1885 pelo pai, depois ser reprovado no exame médico para servir ao Exército em Cuiabá. Com uma certidão falsa, consegue ingressar na Escola Militar do Brasil, em Corumbá, em 1902. A partir de então, todos os seus documentos ficam alterados. Desliga-se da carreira militar em 1908, ao apoiar a Revolta da Vacina, mas volta ao Exército após sua anistia. Chega a general em 1932 e chefia um destacamento que combate a Revolução Constitucionalista de São Paulo. No ano seguinte comanda a repressão à Intentona Comunista. Em 1934 é nomeado ministro da Guerra e, em 1937, garante o apoio das Forças Armadas ao golpe de Getúlio Vargas que instaura o Estado Novo. Em 1945 elege-se presidente com o auxílio de Vargas e do Partido Social Democrático (PSD). Seu governo promove a abertura democrática, mas mantém restrições aos direitos dos trabalhadores e coloca o Partido Comunista Brasileiro (PCB) na ilegalidade. Deixa a Presidência em 1951 e, três anos depois, participa da conspiração que derruba o governo democrático de Vargas. Em 1964 apóia o golpe militar que depõe o presidente João Goulart e mantém expectativas de voltar à Presidência. Morre no Rio de Janeiro em 11/6/1974.

Louis Romero Sanson



Folha nº 38 do proc.
Nº 105 da 04
Adelina Cicero - Ass. Parlamentar
RF. 100.406

Louis Romero Sanson, era britânico. Nasceu no dia 02 de fevereiro de 1887, na Ilha de Trinidad, no Caribe. Seus pais também eram britânicos, descendentes de espanhóis e franceses.

Aos 12 anos, juntamente com sua família se mudou para a Venezuela, onde recebeu aos 16 anos o diploma do governo de agrimenssor, depois obteve o título de engenheiro civil na Universidade Federal de Caracas. Devido às conturbações políticas venezuelanas resolve vir para o Brasil nos anos 20.

Chegando aqui, foi representante da tinta canadense Sherman Williams Pint, no Rio de Janeiro. Depois com cunhado Donald L. Derron, percorreu o estado de São Paulo, a pedido da família Assunção, em busca de malacacheta. Mas decide investir na área urbanística e concretiza o bairro de Interlagos.

Em 1922 manda trazer sua família para o País. Foi casado duas vezes, a primeira esposa, May Romero Sanson faleceu em 1949 e a segunda, Rubie Romero Sanson, ainda vive no Brasil. Ao todo teve três filhos: Juan, Helena e Jean. Miss Jean, como é conhecida, mora em Interlagos e é uma senhora muito ativa que ainda ensina inglês, equitação e piano. Miss Jean lembra com entusiasmo as obras do pai. Com mais de 80 anos, solteira e com a ajuda de alguns sobrinhos, luta para reaver lotes de terras deixados pelo seu pai que "misteriosamente" se perderam com o tempo.

Com a perda do Hotel, a Auto Estradas começou a ruir e Dr. Sanson a ficar sem recursos financeiros. Pobre, Dr. Sanson falece em 1967.

Em 1984, a Nancy Moacir Jorge Monteiro assume a Auto Estradas, mudando sua razão social para Auto Estradas Empreendimentos Imobiliários. Em 1986 é decretada sua falência.

Durante 47 anos de dedicação ao Brasil, Louis Romero Sanson realizou muitas obras entre elas: Auto-Estrada Washington Luís, Av. Indianópolis, Av. Interlagos, Nações Unidas, Av. Robert Kennedy, Aeroporto de Congonhas, Bairro

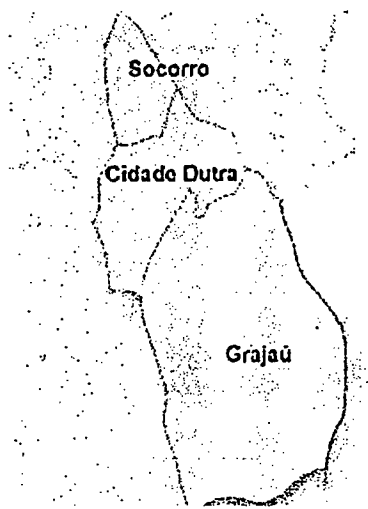
Interlagos, Bairro Cidade Dutra, Bairro Rio Bonito, Autódromo, Clube de Campo de São Paulo entre outros.

Adelina Cio - S. Parlamentar
R. 101 dos

Interlagos e sua região:

Embora hoje o bairro de Interlagos pertença administrativamente a região da Capela do Socorro, por muitos anos fez parte da Administração Regional de Santo Amaro.

Enquanto a capital crescia, Santo Amaro e Capela do Socorro se desenvolviam, criando suas próprias culturas e particularidades. Em 1935, Santo Amaro passa a integrar a grande metrópole paulista.



A região de Capela do Socorro estende-se por uma vasta área de 487,8 km² abaixo dois canais dos rios Jurubatuba e Guarapiranga. Limita-se ao norte com os bairros de Santo Amaro e Campo Limpo; a leste com o município de São Bernardo do campo; a oeste com Itapevicirica da serra, Embu-Guaçu e Juquitiba; e ao sul, com Itanhaém e São Vicente, na região da Serra do Mar.

O local era habitado inicialmente, pelos índios tupis que ocupavam também vários pontos da região sul do Brasil, além do litoral. Já no século XX, os guaranis, sub-grupo tupi, chegaram a Paraiheiros e lá se fixaram. Ainda existem duas aldeias remanescentes desse grupo nesta área, a de Curucutu e a do Morro da Saudade, reúnem cerca de 600 índios.

Em 1907, a Light construiu a barragem do rio Guarapiranga e em 1924 a do Rio Grande, originando a represa Billings. Nesse momento começa a despontar o interesse turístico na região.

O desenvolvimento de Santo Amaro atingiu a expansão urbana da Capela do Socorro. Os trabalhadores das empresas encontraram, na Capela, locais mais acessíveis para estabelecerem suas moradias. A área rural era imensa e relativamente próxima ao centro industrial de Jurubatuba e dos dinâmicos

Adelina Cio - - - - - Parlamentar

centros de comércio e serviços localizados ao sul e sudoeste de São Paulo. Na década de 40 surgem os primeiros loteamentos ilegais, mas a grande explosão populacional acontece na década de 70.

A partir de 1975 a ocupação da Região da Capela do Socorro passou a ser legalmente subordinada à Lei de Proteção dos Mananciais e à legislação de zoneamento industrial. Esta última obteve certo êxito no que se refere às restrições à implantação de novas indústrias na região e ao controle de expansão das existentes. No entanto, a legislação relativa aos mananciais foi insuficiente para conter o avanço da urbanização e a degradação ambiental.

Em 1985 a prefeitura cria a Administração Regional da Capela do Socorro, a região é desligada da Administração Regional de Santo Amaro. Hoje, 95% da área da Capela é protegida pela Lei de proteção aos mananciais.

Construção da barragem

A barragem ficou com uma altura máxima de 15 metros e 1640 metros de comprimento. A represa inundou uma área de 34 quilômetros quadrados, com um perímetro de 85 quilômetros atingindo os municípios de São Paulo, Itapecerica da Serra e Embú-Guaçu, e acumulou 194 milhões de metros cúbicos de água. A área total da Bacia ficou em torno de 630 quilômetros quadrados. Muitas árvores ficaram submersas, e quando havia uma estiagem severa, os tocos dessas árvores ficavam à mostra. A represa adquiriu uma forma própria, com uma margem quase reta do lado direito e três grandes braços na margem esquerda. Esses três braços foram chamados de primeiro, segundo e terceiro lagos. O terceiro é o maior e entra nos municípios de Itapecerica e Embu-Guaçu. Formaram-se também três ilhas: Ilha das Formigas, Ilhas Carecas (duas pequenas ilhas), situadas no primeiro lago e Ilha dos Eucaliptos, entre o segundo e o terceiro lagos.

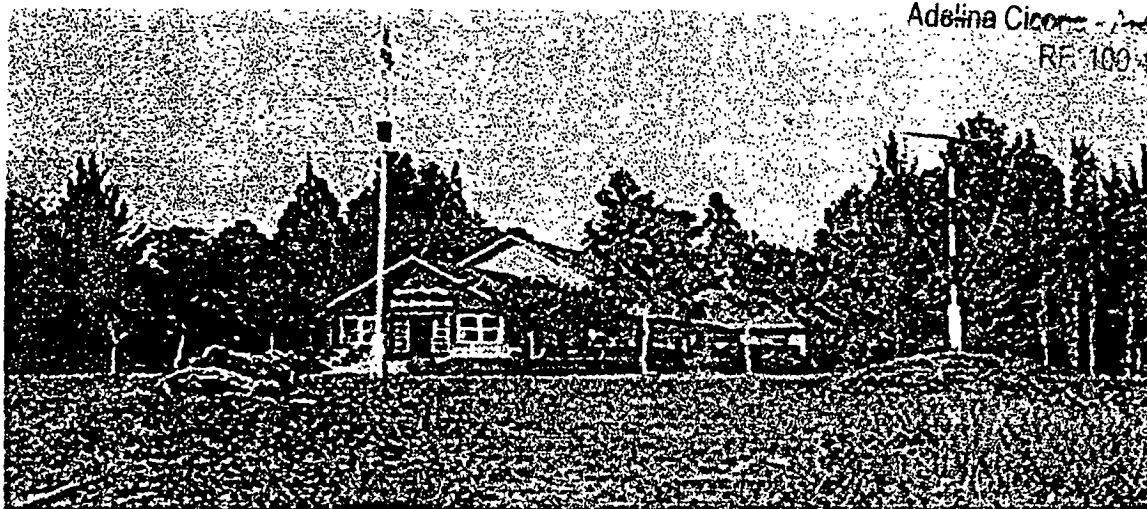
Um imenso lago se formou no então município de Santo Amaro, cercado de matas e praias, tornando-se uma grande atração para os paulistanos. Clubes e casas de veraneio logo começam a aparecer nas margens da represa.

Clubes e esportes

O primeiro barco a vela a navegar na represa chamava-se M'Boy, e pertencia a Bert Greenwood, em 1912. A primeira regata oficial foi realizada em 1917, organizada pelo São Paulo Sailing Club, hoje São Paulo Iate Clube, que foi fundado no mesmo ano. Vários esportistas náuticos despontaram nos clubes ingleses e alemães, entre eles : Joerg Bruder, Robert Scheidt e família Buckup.

No final dos anos 20, imigrantes alemães que haviam construído moradias e casas de final de semana às margens da represa de Guarapiranga também passaram a fazer barcos a vela. Vendo o movimento de veleiros na margem oposta, alguns deles não tiveram cerimônia em invadir com seus barcos uma regata do "Sailing Club", o clube da comunidade britânica. Incomodados, os velejadores do Sailing disseram aos imigrantes alemães que, se quisessem competir, teriam de fundar seu próprio clube náutico.

Em 8 de agosto de 1930, os amigos Herrmann Paulsen, Willy Schulze, Ludwig Schwedes, Ernesto Steen, Karl Dickoré, Hans Klarenbach e Georg Münch , reunidos no restaurante Alt Heidelberg, fundaram o DSC, ou Deutscher Segel-Club São Paulo", ou Clube Alemão de Vela, cuja sede foi instalada em um terreno arrendado da companhia de eletricidade Light & Power, bem ao lado do Sailing Club.



Primeira sede do DSC

Alguns meses após sua fundação oficial, o DSC obteve um empréstimo de 10 contos de réis da Cervejaria Brahma para a construção de um pequeno chalé e também de um bar. O apoio financeiro foi intermediado por Robert Kutschat, diretor da empresa em São Paulo e futuro sócio do clube alemão. Pelo acordo firmado, a Brahma ganhou exclusividade na venda de bebidas no bar. Levando em conta a quantidade de cerveja, chope e "gasosas" consumida nos primeiros anos pelos sócios, a cervejaria fez um bom negócio ao ajudar o DSC.

Em 1932, já com 82 sócios e 19 veleiros, seis barcos a motor e oito a remo apoiados em suas margens, o DSC entrou nas competições contra outros clubes da represa - o Sailing Club, o recém fundado Yacht Club Paulista e, a partir de 1935, também o Yacht Club Italia.

A primeira vitória interclubes aconteceu em 1933, na regata inaugural da Guarapiranga Race Cup. Era apenas o início de uma longa história de conquistas do clube nessa prov : das nove Guarapiranga Race disputadas entre 1933 e 1935, o DSC levou oito vezes para sua sede a taça de posse transitória, criada pelo inglês Bert Greenwood, então comodoro do Sailing e um dos principais incentivadores da vela na represa.

No final da década de 30, durante a ditadura do Estado Novo de Getúlio Vargas, estava em marcha, no Brasil e na Europa, o crescimento da intolerância nacionalista, que enxergava os estrangeiros como uma ameaça. Naquele cenário, seria apenas uma questão de tempo até que os vários clubes estrangeiros instalados aqui fossem atingidos pela discriminação. Em 18 de abril de 1938, foi editada a lei 383, que separava claramente as associações brasileiras das estrangeiras. Em agosto de 1938 uma assembléia de associados nacionalizou o clube e mudou o nome para Yacht Club Santo Amaro. Hoje, são inúmeros os esportes praticados na represa, desde os mais radicais como windsurf até os mais conservadores como a canoagem.



Regata na Guarapiranga

A Estiagem e a Represa Billings

Entre 1924 e 1925 uma longa estiagem deixou São Paulo com problemas de abastecimento de água, conseqüentemente de energia. A usina hidroelétrica de Santana do Parnaíba não supria mais as necessidades da população e do setor industrial, a Light precisou racionar energia. Para enfrentar o problema o engenheiro Asa White Kenney Billings propôs um plano de aproveitamento hidrelétrico. Por meio de um conjunto de obras de engenharia, tornou-se possível a reversão das águas dos rios Tietê e Pinheiros para a vertente oceânica da Serra do Mar onde, no seu sopé, instalou-se a usina hidroelétrica de Cubatão. O lago formado para regularização das vazões da hidroelétrica ficou conhecido como Reservatório do Alto da Serra e em 1949 a Light homenageou o idealizador da obra passando a denominá-la Billings. A usina de Cubatão sofreu sucessivas ampliações, até que mudaram o nome para Henry Borden.

Com um grande potencial de lazer, o local logo chamou atenção das imobiliárias. Surgiram mais chácaras de recreio, clubes de campo, clubes náuticos e balneários nas extensas áreas dos arredores da represa.

Abastecimento de Água da Guarapiranga

Em 1927, a Repartição de Águas e Esgotos (RAE) estudava a possibilidade de aproveitar a vazão do rio Claro para auxiliar no abastecimento da Capital, surgiu a idéia de utilizar para esse fim o reservatório de Guarapiranga. A RAE enviou a Light um pedido de adução do seu reservatório de Guarapiranga.

Em 1928, o então Governador do Estado de São Paulo, Julio Prestes, promulgou o decreto nº 4.487 que previa a retirada de até 4 metros cúbicos por segundo da Represa de Guarapiranga para o abastecimento da Capital.

Deste modo, o reservatório passou a ser utilizado também para auxiliar no abastecimento público, sendo atualmente a sua principal função.

Desde o final do séc. XIX e nas primeiras décadas do XX, a política adotada pela RAE para a proteção dos mananciais era de desapropriação das terras das bacias de contribuição dos reservatórios. Mas a estratégia de proteção não aconteceu no caso do Sistema Guarapiranga. Como o reservatório era de propriedade da Light e foi construído com fins energéticos, a empresa adquiriu apenas os terrenos da área de inundação e, na época da aprovação do projeto de abastecimento ela se comprometeu a manter o reservatório em condições de saneamento, enquanto as águas abastecessem a capital.

Em 1929, na gestão do Prefeito Pires do Rio, houve uma grande cheia do Rio Tietê, o que levou as obras de retificação dos leitos do Tietê, do Tamanduateí e do Jurubatuba (Pinheiros), bem como de seus afluentes. Estas obras foram levadas adiante pelos prefeitos Fábio Prado e Prestes Maia, entre outros que vieram a seguir.

Em 1932, a prefeitura de Santo Amaro criou uma legislação que proibia a criação industrial de gado suíno em um perímetro de 3 quilômetros a partir das margens da represa, bem como a instalação de indústrias que comprometessem as condições sanitárias do local. A justificativa para tal preocupação era a existência de "considerável número de habitações modernas" e portanto era "mister proteger o estado sanitário desse aprazível bairro, afim de que se incremente o seu progresso com que muito lucrará a coletividade".

A população paulistana que era de 31.385 pessoas em 1872 passou para 239.820 em 1900. Em 1922, os moradores de São Paulo já eram 579.033 e, em 1940, a capital paulista atingia 1.326 261 de habitantes. Multiplicavam-se as residências, escolas, casas comerciais e financeiras, indústrias, cinemas, clubes e tudo mais que a vida urbana demandava.

Em virtude desse crescimento, o volume de água retirado de Guarapiranga tornou-se insuficiente para atender a população. Em 1958, com a construção

da estação de tratamento do Alto da Boa Vista, a Guarapiranga passou a fornecer 9,5 metros cúbicos por segundo, o que tornou obrigatória a elevação do seu nível de água. Até então a operação do reservatório era relativamente simples: no período da chuva ele se enchia e no da seca, entre junho e setembro era gradualmente esvaziado. Na época das cheias o reservatório era mantido em níveis bem abaixo do máximo, o que possibilitava a regularização das enchentes; quando havia necessidade, eram utilizados também os descarregadores de fundo, espécie de túneis que ligam a represa ao canal do Rio Pinheiros.

Atualmente a região metropolitana de São Paulo conta com o abastecimento de água das represas Billings e Guarapiranga e com o sistema Cantareira. A Guarapiranga é responsável pelo abastecimento de 3 milhões de pessoas na zona sul.

Urbanização ao redor da Guarapiranga

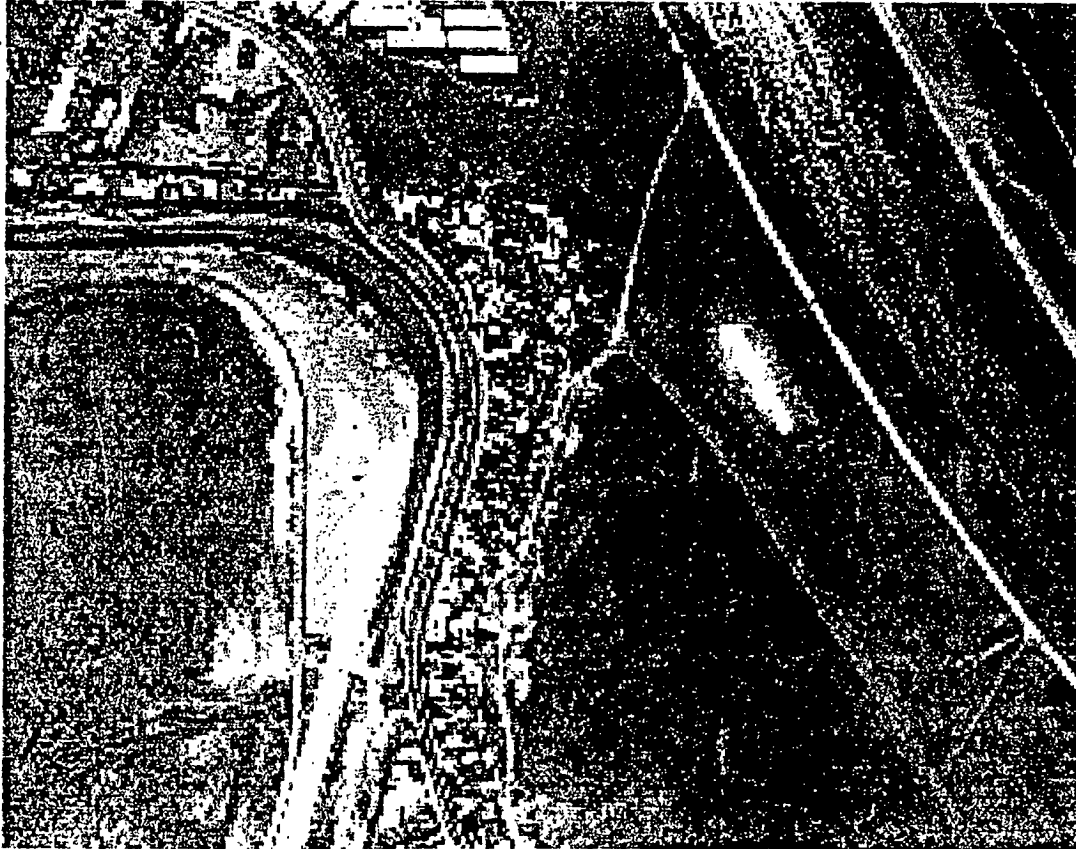
Na década de 50/60 a canalização e retificação do Rio Pinheiros e a implantação das vias marginais ao lado do canal, deram impulso à ocupação de suas margens, reforçando o direcionamento da expansão urbana para a zona Sul e permitindo a consolidação do Parque Industrial de Santo Amaro. Com eles vieram muitos trabalhadores que se instalaram nos locais próximos as grandes indústrias.

Sem um plano diretor que regulamentasse a ocupação de áreas importantes para a sustentabilidade da cidade a terra foi parcelada e vendida a preços acessíveis á população que não podia pagar aluguel nas áreas centrais da cidade.

Em 1976 houve uma cheia excepcional. Choveu sem parar, dias e dias seguidos, o nível da represa subiu tanto que foi preciso reforçar a barragem com sacos de areia, para que a água não transbordasse e inundasse a região de Socorro, ou pior ainda, derrubasse o paredão. A barragem foi reforçada e tudo não passou de um grande susto.

A partir de 1970, o governo militar implantou uma série de medidas econômicas, trazendo um considerável crescimento para o País. Foi o chamado Milagre Econômico dos anos 70. Neste período a cidade passou a ter suas principais atividades econômicas relacionadas com a prestação de serviços (Setor Terciário).

Favela ao lado do Rio Jurubatuba



Com o constante crescimento demográfico e industrial de São Paulo, novos bairros surgiram acompanhando o padrão periférico de expansão urbana, alcançando regiões mais distantes. Sem dispor de infra-estrutura, de equipamentos sociais e distantes do transporte coletivo, um grande número de trabalhadores auto-construíram suas casas em loteamentos muitas vezes ilegais.

Essa ocupação atinge as margens tanto da represa Billings quanto a da Guarapiranga. Os arruamentos penetraram em áreas onde o solo é mais vulnerável à erosão e com altas declividades que as tornam inadequadas a urbanização, tudo aliado ao desmatamento e a ocupação predatória. A poluição atingiu as águas das represas e o tratamento era cada vez mais difícil.

Leis de Proteção aos Mananciais

Para conter a invasão indiscriminada dos loteamentos o governo do Estado cria as Leis de proteção dos mananciais em 1975 (Leis Estaduais Nos. 898/75 e 1172/75), completadas com a lei de 1976 (Lei 1172/76). Essas leis visavam proteger as nascentes, os rios e as represas.

Mas a legislação de proteção aos mananciais, não conseguiu conter a expansão urbana na região do reservatório. As leis estabeleciam baixos limites de

densidade para ocupação do solo e dificultou o licenciamento de empreendimentos na área, mesmo quando adequado às normas legais. Praticamente excluídos do mercado imobiliário formal, os preços dos terrenos se tornaram extremamente baixos. As pessoas mais pobres começaram a comprar lotes irregulares, que não tinham escritura, nem rede de água ou de esgotos, pois era proibido.

Aliado a esta condição, outros fatores contribuíram para a expansão desordenada dos loteamentos: proximidade às áreas de concentração de emprego, falta de fiscalização pública e falta de uma política adequada de habitação popular. O efeito foi a rápida degradação ambiental da região e uma super-população sem infra-estrutura localizada ao longo dos córregos contribuintes das represas.

A Poluição

No período de 1977/89, a qualidade da água do reservatório Guarapiranga piorou assustadoramente, ameaçando o abastecimento público. A maior causa da poluição da Guarapiranga foram os loteamentos clandestinos. Ao longo dos anos esgotos foram lançados diretamente nos córregos e rios que alimentam a represa, os lixos jogados nas ruas e terrenos eram levados à represa pela chuva, as construções e os asfaltamentos das ruas impediam que a água da chuva penetrasse no solo, fazendo com que as minas d'água subterrâneas que alimentam a represa ficassem quase secas. Outro problema agravante foi o desmatamento que provocou o assoreamento, o desequilíbrio do clima e das chuvas da região, a diminuição do oxigênio e a destruição do habitat dos animais. Esse problema é diferenciado dos ecossistemas tradicionais nos quais as causas da degradação são detectáveis, neste caso eram de milhares de fontes dispersas de poluição.

No verão de 1990/91 houve uma superfloração de algas tóxicas na represa Guarapiranga, que deixou a água com um cheiro forte e ruim, e um gosto intragável. Este foi um momento crucial, um grande sinal de alerta apontando para uma perda do manancial. Não há como substituir, o 2º manancial de abastecimento da região metropolitana. Tratava-se de recuperá-lo e protegê-lo, observando a sua condição de localização, junto a uma das maiores concentrações populacionais do mundo.

O Programa de Recuperação

No mesmo ano, o governo estadual, a Companhia de Saneamento básico do Estado de São Paulo (Sabesp), as prefeituras dos municípios e a Eletropaulo, se unem para elaborar o Programa de Saneamento Ambiental da Bacia do Guarapiranga, um grande projeto para a despoluição das águas da represa.

O programa tinha como objetivo central a recuperação da qualidade das águas do manancial para o abastecimento público, baseando-se em duas estratégias de atuação: melhorar a qualidade de vida dos milhares de moradores da bacia por meio da qualificação das áreas mais densamente ocupadas e devolver os mecanismos para a gestão integrada da bacia, dentro de padrões ambientais.

Os trabalhos iniciais foram conduzidos pela Sabesp com a participação da então Secretária nacional de Saneamento do Ministério da Ação Social, hoje extintos, e com o apoio do banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD), dentro de um programa de ações mais amplo, que envolvia as regiões metropolitanas de Belo Horizonte e Curitiba. Em 1992 o governo apresentou o Programa ao Banco Mundial, que concedeu um empréstimo de 220 milhões de dólares para uma série de obras na Bacia do Guarapiranga, a fim de interromper o processo tão nocivo da poluição das águas.

Ficou a cargo da prefeitura a parte de urbanização das favelas, construção de parques e áreas verdes ao redor da represa e recuperação de áreas degradadas por meio do reflorestamento, e o governo do estado ficou responsável pela rede de esgoto nos loteamentos, sendo clandestinos ou não.

A partir da urbanização das primeiras favelas, com projetos centrados na implantação de rede de infra-estrutura básica, evoluiu-se para ações mais complexas. Os projetos e obras passaram a dar mais importância à permanência e a qualificação urbana.

De favela a um novo bairro, este foi o resultado alcançado. Os moradores se reconheceram como participantes da gestão pública e, em particular, responsáveis pela defesa do bem maior, a qualidade das águas do reservatório e o usufruto da privilegiada paisagem da região.

A Lei de Proteção dos Mananciais, de 1975, foi mudada em 1997 para atender a realidade criada pela ocupação desordenada das áreas. A nova lei reconhece a especificidade de cada bacia ou sub-bacia; introduz a gestão descentralizada dos recursos hídricos por bacia ou sub-bacia; e introduz a participação comunitária na gestão das bacias ou sub-bacias.



Orla da represa Guarapiranga

Hoje, o processo de recuperação chegou a quase 60% do esperado. A poluição não evoluiu perante índices de 1991, porém ainda não se chegou ao ponto ideal. A prefeitura aguarda um novo financiamento para concluir as obras que ficaram inacabadas. O programa serviu de modelo para ser implantando na represa Billings, que também apresenta sérios problemas de poluição.

Um grande passo foi dado com programa, a meta agora é diminuir a poluição progressivamente. Além da importância para o abastecimento de água, a região dos mananciais em seu extremo sul constitui-se em um dos últimos redutos de vegetação natural no município.

Aspectos naturais da Represa Guarapiranga

Além dos rios Embu-Guaçu e Embu-Mirim, que formam a represa, (antigamente esses dois rios formavam o rio Guarapiranga) outros córregos e ribeirões também contribuem com o fornecimento de água: Ribeirão Itaim, Lavras,

Represa e Fazenda da Ilha e os córregos Luzia, Itararé, Campo Fundo, Piqueri, Itupu, Guavirutuba, São José, Rio Bonito, Rio das Pedras, Tanquinho e Casa Branca.



Área verde próxima à Represa

Aves e peixes que estão presentes na área da represa:

AVES

Pica-pau do campo
Anu branco
Anu preto
Rolinha
Pombo doméstico
Biguá
Mergulhão pequeno
Beija-flor rabo de tesoura
Jacana
Frango d'água
Corta-água
Quero-quero
Maçarico pintado
Gavião caboclo
Gavião carrapateiro
Carcará
Urubu
Socozinho
Garça branca pequena
Garça branca grande
Viuvinha
Siriri
Tesoura
Bem-te-vi
Bico de lacre
Pardal
Sabiá laranjeira
Cambacica
João-teneném
Garibaldo
Policia inglesa
Chopim
Pintassilgo
Coleirinha
Pixarro, Trinca-ferro
Tico-tico
Corruíra
Sanhaço
Andorinha azul e branca
Andorinha do campo
Martim pescador pequeno
Martim pescador grande
Irerê
Marreca cabocla
Marreca caneleira
Coruja buraqueira
Mocho orelhudo
Maritaca
Periquito
Frangod'água

PEIXES DA REPRESA

Traíra

Tuvira e sarapó

Lambari

Lambari de rabo vermelho

Lambari

Canivete

Ferreirinha

Piranha branca

Tabarana

Peixe-cadela

Saguiru

Cascudo

Tamboatá

Bagre

Mandi

Cará

Bibliografia

Acervo Histórico do Clube de Campo Castelo
Acervo Histórico do Yatch Club de Santo Amaro
Casa de Cultura Interlagos, Exposição – História da Capela do Socorro.
Evolução Urbana da Cidade de São Paulo (1872-1945), Eletropaulo, São Paulo, 1990.
Folha de São Pancrácio, Edição Especial – Jubileu de Ouro, Maio 1999.
Guarapiranga – Recuperação Urbana e Ambiental no Município de São Paulo.
Histórias dos Bairros de São Paulo – Santo Amaro, Maria Helena Petrilho Berardi, DPH, Coleção História dos Bairros, 1969.
História e Tradições da Cidade de São Paulo, Ed. Rio de Janeiro, José Olympio, 1954.
São Paulo Atual; 1935-1962, Jorge Americano, Ed. Melhoramentos
Shopping Interlagos – 10 Anos.
Sociedade Benfeitores de Interlagos.
Revista Acrópole, jan 1941.

Fotografias

Acervo Histórico Clube de Campo Castelo
Acervo Jair Pedrosa
Acervo Pessoal Jean Romero Sanson
Acervo Histórico Yatch Club de Santo Amaro
Folha de São Pancrácio
Museu do Transporte Público Gaetano Ferola
Prefeitura Municipal de São Paulo
Revista Acrópole, jan 1941.
Sociedade Benfeitores de Interlagos
Secretaria Municipal de Esportes
Secretaria Municipal de Planejamento– Ressolo

Colaboração

Autódromo Carlos Pace
Biblioteca Mario de Andrade
Biblioteca do Centro Cultural Vergueiro
Casa de Cultura Interlagos
Clube de Campo Castelo
Eletropaulo
Elisabete França
Miss Jean Romero Sanson
ONG – S.O.S. Guarapiranga
Paróquia de São Pancrácio
Secretaria Municipal de Planejamento
Secretaria Municipal de Esportes
Secretaria Municipal do Ambiente
Subprefeitura da Capela do Socorro
Viveiro – Jacques Cousteau
Sociedade Benfeitores de Interlagos
Yatch Club Santo Amaro

Realização

SBI Sociedade Benfeitores de Interlagos

Conselho de Administração **Detlef Werner Schultze**
Álvaro Lima do Carmo
Wagner Manoel Ribas
Nelson de Souza Paiva
Mário Luiz Spinicci
Renato Andrade Servos
Sérgio Vieira Schnaider

Diretoria

Luiz César Manguino
Joel Eurides Domingues
Lauro Di Toro
Paulo Francisco Cortez
Maria Salete Romero dos Santos
Maria Ivone Ferreira Patrocínio
Robson Talvany Melvino Araújo
Dorival Jesus Augusto

Supervisão e Coordenação

Conselho de Urbanismo

Dorival Jesus Augusto
Mário Luiz Spinicci
Maurício de Campos Canto
Robson Talvany Melvino Araújo

Comitê Editorial

Dorival Jesus Augusto
Mário Luiz Spinicci

Pesquisa Histórica e Iconográfica

Luciana Melara



Câmara Municipal de São Paulo

SUBSECRETARIA DE APOIO LEGISLATIVO

Papel para informação, rubricado como folha nº 56 V

do processo n.º 01-105 de 20 04 19 103 104 (a) Edi

Adelina Cicone Battochio
Assistente Parlamentar
RF 100406

Sobre o assunto nada consta.


Solange Raimone dos Santos
Supervisora de Contr. de Proc. Legislativo
SGP-22

Análise Prévia

Requisitos do art. 238 R.I. *OK, para fins de recebimento.*

Quorum Maioria simples, em caso de receber pareceres pela legalidade e favorável ao mérito das Comissões designadas

Audiência Pública *Não.*

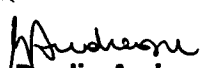
Discussão e votação *Competência das Comissões, salvo interposição de recursos, nos termos do disposto no art. 46, inciso X, do Regimento Interno.*


Raimundo Batista
Assessor Técnico Legislativo - JURI
OAB-SP 106.926


Ângela Bordin Andreoni
Subsecretária de Apoio Legislativo
SGP-2

À Comissão de Constituição e Justiça

24/03/04


Ângela Bordin Andreoni
Subsecretária de Apoio Legislativo
SGP-2

Recebido na Comissão de
Constituição e Justiça
Em 26.3.04 às 13 h

FÁBIO DE CASTRO PAIVA
Secretário

Ao Nobre Vereador LAURINDO
para relatar

Sala da Comissão de Constituição e Justiça
Em 05 de abril de 2004

[Signature]

SEGUE um, juntado 5, nesta data,
documento 5 e papel de informação
rubricado 5 sob tomo 5 nº 5 57 e 58
Em / /

FÁBIO DE CASTRO PAIVA
Secretário



Câmara Municipal de São Paulo

16 - PAR
16- 0315/2004

PARECER Nº / DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA
SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 0105/04

Trata-se de projeto de lei, de iniciativa do nobre Vereador Antonio Goulart, que visa instituir o "Dia de Interlagos", a ser comemorado anualmente, no dia 27 de agosto.

A matéria não encontra óbices legais, estando amparada nos arts. 13, inciso I, e 37, "caput", ambos da lei Orgânica do Município de São Paulo.

Por se tratar de matéria sujeita ao *quorum* de maioria simples para deliberação, é dispensada a votação em Plenário, cabendo tal prerrogativa às Comissões Permanentes, na forma do art. 46, X, do Regimento Interno desta Casa.

Ante o exposto, somos

PELA LEGALIDADE

Todavia, a fim de adaptar o projeto à melhor técnica de elaboração legislativa bem como a fim de sanar as ilegalidades contidas nos artigos que obrigam o Executivo a praticar ato concreto de governo, sugerimos o seguinte Substitutivo:

SUBSTITUTIVO Nº /2004 AO PROJETO DE LEI Nº 0105/04

Institui o "Dia de Interlagos", a ser comemorado, anualmente, no dia 27 de agosto, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo D E C R E T A :

pl0105-04

17 - RELCOM
17- 1100/2004



Câmara Municipal de São Paulo

Art. 1º Fica instituído, no âmbito do Município de São Paulo, o Dia de Interlagos, a ser comemorado, anualmente, no dia 27 de agosto, data reconhecida como marco de sua denominação.

Parágrafo único. O dia ora instituído passará a constar do Calendário Oficial de Datas e Eventos do Município.

Art. 2º Para a comemoração do Dia de Interlagos poderão ser realizadas atividades escolares, esportivas e comunitárias que promovam a integração da população, estimulem a cidadania, a solidariedade, a produção artística e cultural em todas as suas formas e fomentem a preservação ambiental e a proteção dos mananciais.

Art. 3º A sociedade civil, através das entidades representativas do bairro, constituirá comissão organizadora do evento que se encarregará de comunicar ao Poder Público, no mês que antecede a sua realização, as providências que poderiam ser tomadas para engrandecer o evento.

Art. 4º O Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 dias, contados a partir da data de sua publicação.

Art. 5º As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas, se necessário.

Art. 6º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão de Constituição e Justiça,
28/4/04

pl0105-04

À Dou^a Comissão de
Educação, Cultura e Esportes
Em, 21/5/04

d
FÁBIO DE CASTRO PAIVA
Secretário

Recebido na Comissão de
Educ. Cult. e Esportes
Em 21/5/04 às 18:00 h.

M
MÔNICA R. A. PAIVA

AO NOBRE VEREADOR T. da Din
PARA RELATAR.
NA COMISSÃO DE EDUCAÇÃO, CULTURA E
ESPORTES.

27/05/04

Bersin

PRESIDENTE

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO	
S. G. M. (Mesa)	S. G. M. (Mesa)
folha n. <u>59</u>	de <u>25/07/04</u>



16 - PAR
16- 0653/2004

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

DA COMISSÃO DE EDUCAÇÃO, CULTURA E ESPORTES SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 104/04. 105/04

Tendo a autoria do nobre Vereador Goulart, a propositura em exame tem por finalidade instituir o “Dia de Interlagos”, a ser comemorado, anualmente, em todo 27 de agosto.

Busca-se, assim, além de homenagear o povo daquela comunidade, também inserir a data festiva no Calendário Oficial de Datas e Eventos da Municipalidade, de modo que possa haver uma oportunidade de congraçamento entre as pessoas que habitam Interlagos, estimulando a cidadania, a solidariedade.

Há parecer, pela legalidade, da Comissão de Constituição e Justiça (fls.57/58) que, no entanto, apresentou substitutivo, a fim de adaptar a propositura a uma melhor técnica de elaboração legislativa e sanar ilegalidades contidas nos artigos que obrigam o Executivo a praticar ato concreto de governo.

No âmbito da competência desta Comissão, quanto ao mérito e ao interesse público que devemos analisar, entendemos que a propositura em epígrafe deva receber a aprovação desta Casa de leis, pois se trata de inserir no Calendário Oficial de Datas e Eventos da Municipalidade uma data que sirva para rememorar a edição do jornal “O Estado de São Paulo” de 27 de agosto de 1938 que publicou anúncio de primeira página sobre um loteamento distante 30 quilômetros do centro, entre as represas Billings e Guarapiranga – Cidade Satélite Balneária de Interlagos.

Interlagos nasceu do ideal de urbanismo e planejamento do Engº Luiz Romero Sansom que anteviu a possibilidade de implantar um bairro residencial voltado para a Represa, formando, junto com o lago abastecido por três nascentes, um nicho ecológico para as espécies de animais.

Pelo exposto, o nosso parecer é favorável à matéria enfocada, em razão do seu interesse público e do mérito envolvido, mas nos termos do substitutivo mencionado.

Sala da Comissão de Educação, Cultura e Esportes, 16/06/04

Presidente -

Cesin

Relator

TPA

A Douta Comissão de
Finanças e Orçamento
Em 05/07/04


MÓNICA R. A. TAVARES

Recebido na Comissão de
Finanças e Orçamento.
n.º 06/07/04 às 11h00.

Washington O. Viana
Assistente Parlamentar
Reg. 100.812. 

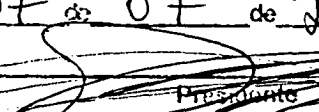
Ao nobre Vereador

P. Franga

Para Relatar.

Sala da Comissão de Finanças e Orçamento

Em 07 de 07 de 2004


Presidente

Segue _____ juntado _____, nesta data

Documento _____ e papel de informação

Rubricado _____ sob folha _____ n.º 60

Em 08/09/04 



PUBLIQUE-SE EM

16/09/04

Folha nº 60 - do

Processo nº 105/04
Washington O. Viana
Reg. 100.812

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

16 - PAR
16-0788/2004

PARECER Nº DA COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO SOBRE O
PROJETO DE LEI Nº 105/2004

O presente projeto de lei, de autoria do nobre Vereador Antonio Goulart, visa instituir, no âmbito do Município de São Paulo, o "Dia de Interlagos", a ser comemorado, anualmente, no dia 27 de agosto.

A douta Comissão de Constituição e Justiça apresentou substitutivo para adaptar o projeto à melhor técnica de elaboração legislativa, bem como sanar ilegalidades contidas nos artigos que obrigam o Executivo a praticar ato concreto de governo.

Quanto ao aspecto financeiro, nada há a opor, nos termos do substitutivo supracitado, tendo em vista que as despesas decorrentes da execução desta propositura correrão por conta de dotações orçamentárias próprias.

Sala da Comissão de Finanças e Orçamento, em 08/09/04.

Presidente -

Relator -

Publicação de Matéria de Deliberação Pelas Comissões:
Pareceres (fs. 58 a 60)
publicados no DOM de 17/09/2004
página(s) 84 cópia 2a e 3a
conforme art. 82 § 1º, do Reg.
Conteúdo: [assinatura]

Ao
SGP 23 - Sr. Supervisor
Para os devidos fins.
J. Paulo, 20/set/2004

[assinatura]
Elaine Gonçalves Gavioli
Assistente Parlamentar
Registro 100.465

RECEBIDO EM SGP-23
EM 20/09/04
[assinatura]
AS 13:00 h.

Sr. Orlando,

Oficiar ao Executivo encaminhando cópia autêntica.
Preparar registro e carta de lei.

25/10/04

[assinatura]
ZUZI ASSATO

Supervisor de Final.do Proc.Legisl.-Subst.

Sr. Supervisor,

Providenciado, conforme determinação de V.Sa.

25/10/04

[assinatura]
ORLANDO KOCI MENDES
Agente de Apoio Legislativo

SEGUE _____ juntado _____, nesta data
documento _____ e papel de informação
rubricado _____ sob folha _____ n.o 61/73
Em 25/11/04
[assinatura]
CRISTINA LEONILDA ZACARIAS ALVES
Agente de Apoio Legislativo



Câmara Municipal de São Paulo

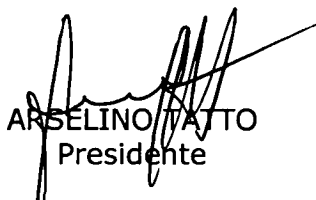
São Paulo, 28 de outubro de 2004.

23 - OF-SGP23
23- 3431/2004

Senhora Prefeita,

Encaminho a Vossa Excelência cópia autêntica da lei aprovada pela Câmara em 21 de outubro do corrente, de acordo com o inciso I do Art. 84 do Regimento Interno, relativa ao Projeto de Lei nº 105/04, de autoria do Vereador Antonio Goulart, que institui o Dia de Interlagos, a ser comemorado, anualmente, no dia 27 de agosto, e dá outras providências.

Valho-me da oportunidade para renovar a Vossa Excelência os meus protestos de elevado apreço e distinta consideração.


ARSELINO TATTO
Presidente

A Sua Excelência a Senhora
Doutora Marta Suplicy
Digníssima Prefeita do Município de São Paulo.

ZA/okm

Folha nº 61 do proc.
nº 01 - 105 de 2004
CREUSA LEONILDA ZACARIAS ALVES
Agente de Apoio Legislativo



Câmara Municipal de São Paulo

-----Cópia autêntica. LEI DECRETADA NOS TERMOS DO INCISO I DO ARTIGO 84 DO REGIMENTO INTERNO. Cópia extraída de fls. nº 57/58 do Processo. (PROJETO DE LEI Nº 105/04). (Ver. Antonio Goulart - PMDB). Institui o Dia de Interlagos, a ser comemorado, anualmente, no dia 27 de agosto, e dá outras providências. A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO decreta: Art. 1º Fica instituído, no âmbito do Município de São Paulo, o Dia de Interlagos, a ser comemorado, anualmente, no dia 27 de agosto, data reconhecida como marco de sua denominação. Parágrafo único. O dia ora instituído passará a constar do Calendário Oficial de Datas e Eventos do Município. Art. 2º Para a comemoração do Dia de Interlagos poderão ser realizadas atividades escolares, esportivas e comunitárias que promovam a integração da população, estimulem a cidadania, a solidariedade, a produção artística e cultural em todas as suas formas e fomentem a preservação ambiental e a proteção dos mananciais. Art. 3º A sociedade civil, através das entidades representativas do bairro, constituirá comissão organizadora do evento que se encarregará de comunicar ao Poder Público, no mês que antecede a sua realização, as providências que poderiam ser tomadas para engrandecer o evento. Art. 4º O Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias, contados a partir da data de sua

TP

A



Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 63 do proc.
nº 01 - 105 de 2004

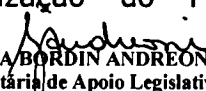
CREUSA LEONILDA ZACARIAS ALVES
Agente de Apoio Legislativo

publicação. Art. 5º As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário. Art. 6º

Esta lei entra em vigor na data de sua publicação. Eu,  ORLANDO KOCI MENDES, Agente de Apoio Legislativo, Agente de Apoio Legislativo, padrão "QPL-10" extraí a presente cópia fielmente

de fls. do livro competente nº 56 e digitei. Eu,  ROSMARI CURY ALVES DOS SANTOS, Agente de Apoio Legislativo, Agente de Apoio Legislativo, padrão "QPL-12" a conferi. São Paulo, 25 de

outubro de 2004. Supervisor de Finalização do Processo Legislativo,

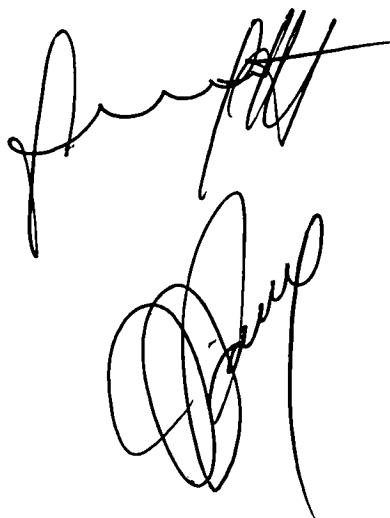
 ZUZI ASSATO, Supervisor de Finalização do Proc. Legislativo - Subs. Visto,  ÂNGELA BORDIN ANDREONI, Subsecretária de Apoio Legislativo, Subsecretária de

Apoio Legislativo da Câmara Municipal de São Paulo.-

aa) Arselino Tatto; Antonio Goulart; Dr. Farhat; Toninho Paiva; Carlos Apolinário; Wadih Mutran; Augusto Campos.


ZA/okm







Câmara Municipal de São Paulo

LEI Nº DE DE 2004

Institui o Dia de Interlagos, a ser comemorado, anualmente, no dia 27 de agosto, e dá outras providências.

Faço saber que a Câmara, nos termos do inciso I, do art. 84 do Regimento Interno, decretou a seguinte lei:

Art. 1º Fica instituído, no âmbito do Município de São Paulo, o Dia de Interlagos, a ser comemorado, anualmente, no dia 27 de agosto, data reconhecida como marco de sua denominação.

Parágrafo único. O dia ora instituído passará a constar do Calendário Oficial de Datas e Eventos do Município.

Art. 2º Para a comemoração do Dia de Interlagos poderão ser realizadas atividades escolares, esportivas e comunitárias que promovam a integração da população, estimulem a cidadania, a solidariedade, a produção artística e cultural em todas as suas formas e fomentem a preservação ambiental e a proteção dos mananciais.

Art. 3º A sociedade civil, através das entidades representativas do bairro, constituirá comissão organizadora do evento que se encarregará de comunicar ao Poder Público, no mês que antecede a sua realização, as providências que poderiam ser tomadas para engrandecer o evento.

Art. 4º O Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias, contados a partir da data de sua publicação.

Art. 5º As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 6º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Câmara Municipal de São Paulo, 25 de outubro de 2004.

O Presidente,

4
ZA/okm



Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº.....65.....do proc.
nº 01-105.....de 2004.....
.....

CREUSA LEONILDA ZACARIAS ALVES
Agente de Apoio Legislativo

São Paulo, 28 de outubro de 2004.

Recebi ofício SGP-23 nº 3431, de 28/10/2004, encaminhando ao Executivo cópia autêntica de lei decretada pela Câmara, relativa ao Projeto de Lei nº 105/04, de autoria do Vereador Antonio Goulart (inciso I do art. 84 do R.I.)

RECEBIDO
SGM/ATL

28/10/04

Marlene Gimenes Giraldes Antonio
RF: 548.562.2.00
SGM/ATL



Prefeitura do Município de São Paulo

Folha nº 66 do proc.
nº 01-105 de 2004

CREUSA LEONILDA ZACARIAS ALVES
Agente de Apoio Legislativo

São Paulo, 16 de novembro de 2004

GABINETE DA PREFEITA

Ofício A.T.L. nº 636/04
Ref.: Ofício SGP 23 nº 343.1/2004

15 - DOCREC
15- 1429/2004

RECEBIDO NA SGP-2
Em 17.11.04
As 14:25 horas

Maria José
Assistente de Chefe Técnica
RF: 10.940

Senhor Presidente

Tendo em vista que a lei relativa ao Projeto de Lei nº 105/04, que institui o Dia de Interlagos, a ser comemorado, anualmente, no dia 27 de agosto, deverá ser promulgada por Vossa Excelência, nos termos do disposto no artigo 42, § 7º, da Lei Orgânica do Município de São Paulo, comunico que, para o referido diploma, foi reservado o número 13.922.

Ao ensejo, renovo a Vossa Excelência meus protestos de apreço e consideração.

MARTA SUPLICY
Prefeita

Ao

Excelentíssimo Senhor

ARSELINO TATTO

DD. Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

JAM/msmr
Res 105-04

EQUIPE DE FUNDAMENTAÇÃO
17 NOV 2004
SGP 42

A SGP-23
Em 18/11/04

SOLANGE RAFAEL DOS SANTOS
Supervisora de Cont. do Proc. Legislativo
SGP-22

RECEBIDO EM SGP-23

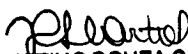
EM 18/11/04

AS 16:00 h.

Sr. Orlando,

Anexar ao presente processo Of. ATL nº 636/04 (doc. 15-1429/94). Oficiar ao Executivo encaminhando cópia autêntica de lei promulgada e preparar carta de promulgação.

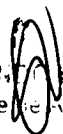
18/11/04


JOSÉ CRISTINO SOUZA SANTOS
Supervisor de Finalização do Proc. Legislativo

Sr. Supervisor,

Providenciado conforme despacho de V.Sa..

18/11/04


ORLANDINO KOCI MENDES
Agente de Apoio Legislativo



Câmara Municipal de São Paulo

São Paulo, 23 de novembro de 2004.

23- OF-SGP23
23- 3770/2004

Senhora Prefeita,

Encaminho a Vossa Excelência cópia autêntica da Lei nº 13.922, de 16 de novembro de 2004, promulgada pela Câmara, de acordo com o § 7º do artigo 42 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, que institui o Dia de Interlagos, a ser comemorado, anualmente, no dia 27 de agosto, e dá outras providências, relativa ao Projeto de Lei nº 105/04, de autoria do Vereador Antonio Goulart.

Valho-me da oportunidade para renovar a Vossa Excelência os meus protestos de elevado apreço e distinta consideração.


ARSELINO TATTO
Presidente

A Sua Excelência a Senhora
Doutora Marta Suplicy
Digníssima Prefeita do Município de São Paulo.

al
JCSS/krms



Câmara Municipal de São Paulo

-----Cópia autêntica. LEI Nº 13.922 DE 16 DE NOVEMBRO DE 2004.

(PROJETO DE LEI Nº 105/04). (Ver. Antonio Goulart - PMDB). Institui o Dia de Interlagos, a ser comemorado, anualmente, no dia 27 de agosto, e dá outras providências. Arselino Tatto, Presidente da Câmara Municipal de São Paulo, faz saber que a Câmara Municipal de São Paulo, de acordo com o § 7º do artigo 42 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, promulga a seguinte lei: Art. 1º Fica instituído, no âmbito do Município de São Paulo, o Dia de Interlagos, a ser comemorado, anualmente, no dia 27 de agosto, data reconhecida como marco de sua denominação. Parágrafo único. O dia ora instituído passará a constar do Calendário Oficial de Datas e Eventos do Município. Art. 2º Para a comemoração do Dia de Interlagos poderão ser realizadas atividades escolares, esportivas e comunitárias que promovam a integração da população, estimulem a cidadania, a solidariedade, a produção artística e cultural em todas as suas formas e fomentem a preservação ambiental e a proteção dos mananciais. Art. 3º A sociedade civil, através das entidades representativas do bairro, constituirá comissão organizadora do evento que se encarregará de comunicar ao Poder Público, no mês que antecede a sua realização, as providências que poderiam ser tomadas para engrandecer o evento. Art. 4º O Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias, contados a partir da data de sua publicação. Art. 5º As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário. Art. 6º

Antônio Tatto

[Assinatura]



Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 69 do proc.
nº 01-105 de 2004

CREUSA LEONILDA ZACARIAS ALVES
Agente de Apoio Legislativo

Esta lei entra em vigor na data de sua publicação. Câmara Municipal de São Paulo, 18 de novembro de 2004. O Presidente, a) Arselino Tatto. Publicada na Secretaria Geral Parlamentar da Câmara Municipal de São Paulo, em 18 de novembro de 2004. A Secretária Geral Parlamentar Substituta, a) Ângela Bordin Andreoni. Eu, ^{KATHYA REGINA MORALES DE SOUZA}
Assistente Parlamentar, Assistente Parlamentar, padrão

"QPA-05-A" extraí a presente cópia fielmente do original e digitei. Eu, ^{CREUSA LEONILDA ZACARIAS ALVES}
Agente de Apoio Legislativo, Agente de Apoio Legislativo, padrão "QPL-13" a conferi. São Paulo, 18 de novembro de 2004. Supervisor de Finalização do

Processo Legislativo, ^{JOSÉ CRISTINO SOUZA SANTOS}
Supervisor de Finalização do Proc. Legislativo. Visto, ^{ÂNGELA BORDIN ANDREONI}
Subsecretária de Apoio Legislativo

Subsecretária de Apoio Legislativo da Câmara Municipal de São Paulo.-

aa) Arselino Tatto; Antonio Goulart; Dr. Farhat; Toninho Paiva; Carlos Apolinário; Wadih Mutran; Augusto Campos.

JCSS/krms

1 onil da



Câmara Municipal de São Paulo

LEI Nº 13.922 DE 16 DE NOVEMBRO DE 2004
(PROJETO DE LEI Nº 105/04)
(VEREADOR ANTONIO GOULART)

Institui o Dia de Interlagos, a ser comemorado, anualmente, no dia 27 de agosto, e dá outras providências.

Arselino Tatto, Presidente da Câmara Municipal de São Paulo, faz saber que a Câmara Municipal de São Paulo, de acordo com o § 7º do artigo 42 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, promulga a seguinte lei:

Art. 1º Fica instituído, no âmbito do Município de São Paulo, o Dia de Interlagos, a ser comemorado, anualmente, no dia 27 de agosto, data reconhecida como marco de sua denominação.

Parágrafo único. O dia ora instituído passará a constar do Calendário Oficial de Datas e Eventos do Município.

Art. 2º Para a comemoração do Dia de Interlagos poderão ser realizadas atividades escolares, esportivas e comunitárias que promovam a integração da população, estimulem a cidadania, a solidariedade, a produção artística e cultural em todas as suas formas e fomentem a preservação ambiental e a proteção dos mananciais.

Art. 3º A sociedade civil, através das entidades representativas do bairro, constituirá comissão organizadora do evento que se encarregará de comunicar ao Poder Público, no mês que antecede a sua realização, as providências que poderiam ser tomadas para engrandecer o evento.

Art. 4º O Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 60 (sessenta) dias, contados a partir da data de sua publicação.



Câmara Municipal de São Paulo

Folha nº 71 do proc.
nº 01-105 de 2004

CREUSA LEONILDA ZACARIAS ALVES
Agente de Apoio Legislativo

Art. 5º As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 6º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Câmara Municipal de São Paulo, 18 de novembro de 2004.

O Presidente,

Publicada na Secretaria Geral Parlamentar da Câmara Municipal de São Paulo, em 18 de novembro de 2004.

A Secretária Geral Parlamentar Substituta,

χ
JCSS/krms

Publicado no DIARIO OFICIAL
de 23 / 11 / 2004
página 72 coluna 4a
Conferido: [assinatura]

CREUSA LEONILDA ZACARIAS ALVES
Agente de Apoio Legislativo



Câmara Municipal de São Paulo

São Paulo, 23 de novembro de 2004.

Recebi ofício SGP-23 nº 3770, de 23/11/04, encaminhando ao Executivo cópia autêntica da Lei nº 13.922, de 16/11/04, promulgada pela Câmara, de acordo com o § 7º do art. 42 da LOMSP, relativa ao Projeto de Lei nº 105/04, de autoria do Vereador Antonio Goulart.

RECEBIDO
SGM/ATL

24/11/04

Eliene C. Pinha
Oficial de Gabinete
SGM/ATL

Folha nº <u>72</u>do proc.
nº <u>01-105</u>de <u>2004</u>
<u>R.</u>
CREUSA LEONILDA ZACARIAS ALVES
Agente de Apoio Legislativo



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Papel para informação, rubricado como folha n°

73 ✓

do processo n° 01-105 de 20 04, 25, 11, 2004 (a)

CREUSA LEONILDA ZACARIAS ALVES
Agente de Apoio Legislativo

À SGP-33 – Senhora Supervisora,

Para arquivamento,

25/11/04

relatado
JOSÉ CRISTINO SOUZA SANTOS
Supervisor de Finalização do Proc. Legislativo

SUBSECRETARIA DE DOCUMENTAÇÃO
SUPERVISÃO DE ARQUIVO GERAL

Proc. encerrado com 73. fls.

Arquivado em 25.11.2004

O Func.º

JOSÉ ROBERTO FERREIRA
RF 100.702
SGP-33

S E G U E.....juntado, nesta data, documento e papel para informação, rubricado
sob folha nº

Em/...../.....

(a)