

PARECER N° , DE 2016

Da COMISSÃO DE EDUCAÇÃO, CULTURA E ESPORTE, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 208, de 2015 (Projeto de Lei nº 8.223, de 2014, na Casa de origem), do Deputado Pedro Chaves, que *denomina Rodovia Abadio Pereira Cardoso o trecho da BR-060 entre a cidade de Goiânia e o entroncamento com a BR-452 e a GO-174, no Estado de Goiás.*

Relator: Senador **WILDER MORAIS**

I – RELATÓRIO

Vem à análise desta Comissão de Educação, Cultura e Esporte (CE) o Projeto de Lei da Câmara nº 208, de 2015 (Projeto de Lei nº 8.223, de 2014, na Casa de origem), de autoria do Deputado Pedro Chaves, que *denomina Rodovia Abadio Pereira Cardoso o trecho da BR-060 entre a cidade de Goiânia e o entroncamento com a BR-452 e a GO-174, no Estado de Goiás.*

A proposição objetiva, nos termos dos seus arts. 1º e 2º, denominar Rodovia Abadio Pereira Cardoso o trecho da BR-060 compreendido entre a cidade de Goiânia e o entroncamento com a BR-452 e a GO-174, no Estado de Goiás.

Por sua vez, o art. 3º determina vigência imediata para a lei em que a proposição vier a se transformar.

Em sua justificação, o autor destaca a atuação de Abadio Pereira Cardoso como empresário no ramo dos transportes que se notabilizou como um dos pioneiros no desbravamento e no desenvolvimento do sudoeste goiano.

Na Casa de origem, a proposição foi aprovada conclusivamente pelas Comissões de Viação e Transportes (CVT), de

Cultura (CCULT) e de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), nos termos do art. 24, inciso II, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD).

Nesta Casa, a matéria foi encaminhada, unicamente, a esta Comissão, não lhe tendo sido apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 102, inciso II, do Regimento Interno do Senado Federal, compete à CE apreciar as matérias que tratem de homenagens cívicas.

Tendo em vista o caráter exclusivo da distribuição a esta Comissão, cumpre também analisar os aspectos de constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e técnica legislativa da matéria.

No que concerne à constitucionalidade e regimentalidade do projeto, não identificamos óbices à aprovação da proposição. Registre-se, também, que o projeto se coaduna com a ordem jurídica, em particular com o que determina a Lei nº 6.682, de 27 de agosto de 1979, que permite a atribuição, mediante lei especial, de designação supletiva àquela de caráter oficial aos terminais, viadutos ou trechos de vias integrantes do Sistema Nacional de Viação. Admite-se, para esse fim, “a designação de um fato histórico ou de nome de pessoa falecida que haja prestado relevante serviço à Nação ou à Humanidade”. Adicionalmente, verifica-se que o projeto sob análise está em conformidade com a Lei nº 6.454, de 24 de outubro de 1977, pela qual se proíbe atribuir nome de pessoa viva a bem público pertencente à União.

Registre-se ainda que, no que concerne à técnica legislativa, o texto do projeto está igualmente de acordo com as normas estabelecidas pela Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis, com a redação dada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001.

Passemos, pois, à análise do mérito da proposição.

Olavo Bilac, príncipe dos poetas brasileiros, cantou Fernão Dias Paes Leme no épico "O caçador de esmeraldas". Se vivesse no Centro-Oeste, na segunda metade do século XX, o parnasiano teria mais

motivo e inspiração para homenagear um bandeirante da modernidade. Foi nos anos de 1940 que, ao findar e começar das chuvas e das secas, à entrada dos outonos e das demais estações, transportando gentes e pertences, de peões e outros filhos do Cerrado, que Abadio Pereira Cardoso entrou pelo sertão de Goiás.

No alvorecer da vida, o jovem mineiro de Nova Ponte deixou a terra natal, encarapitou o patrimônio (a família, sua maior riqueza, e os raríssimos bens) no caminhão que dirigia e enfrentou as primitivas eras tomadas de pavor pela estagnação combatida por Abadio, já àquela época chamado de Badico.

Chegou com a cara, a coragem e o espírito empreendedor. No início, na região de Cromínia, a 87 quilômetros de Goiânia (uma hora de carro atualmente, um dia de jardineira naquele tempo). Alugava terras, e ele mesmo plantava, colhia, embarcava os produtos e saía vendendo-os. Foi assim até juntar um pouco de dinheiro e comprar, com dois amigos, o primeiro veículo de transporte de passageiros e cargas.

Um veículo, três sócios, muitos sonhos. Transportava passageiros da região de Cromínia para a então recém-fundada capital, Goiânia. Jardineira e Goiânia foram duas palavras muito presentes no passado de Badico. Entre os véus das neblinas, os olhos da pátria enchiaram-se de poeira e lama nas estradas. Como a sombra recua ante a invasão do sol, as dificuldades foram cedendo à altivez de Badico.

Viveu e progrediu com sua gente forte. Também como no poema de Bilac sobre Fernão Dias, Badico atravessava matagais em cuja espessura só corria a anta leve e uivava a onça feroz. Troncos, lianas, cipós, léguas de rama escura: o coração de Badico ecoava na cabine o estrupido da luta.

Sem se importarem com o desamparo sofrido na brenha rude, em meio ao deserto de bem-estar, Badico e seu pessoal lutaram braço a braço e, de passo em passo, foram conquistando territórios. A linha Cromínia-Goiânia foi apenas o princípio para o bandeirante audaz.

Para o Sudoeste Goiano foi inclinando a frota até conquistar o Sudoeste do Brasil. De uma jardineira com dois sócios, Abadio passou a três, quatro, vários carros. Galgando abismos e barrancos, em cujos socavões dormiam Badico e outros motoristas e cobradores das jardineiras atoladas em lamaçais imensos, o sonho foi conservado nas jornadas de

solavancos pelo país - e, na ânsia de servirem, alcançaram 17 unidades da Federação: hoje estão em Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Pará, Minas Gerais, Tocantins, Rondônia, São Paulo, Roraima, Espírito Santo, Alagoas, Paraíba, Pernambuco, Sergipe, Acre.

No Sudoeste de Goiás (onde foi pioneiro nas principais cidades) e do país (onde competiu com outras grandes do país e se sobressaiu), Badico continuou a ser o homem simples, de hábitos simples, de vida simples, de quereres simples. E simplesmente vencedor. Logo seus ônibus estavam fazendo a maior linha regular diária da América Latina, de Colatina (Espírito Santo) a Porto Velho (capital de Rondônia). Eram, como são, 3.550 quilômetros, mais que a linha reta de 3.323 quilômetros entre Kiev, na Ucrânia, e Lisboa, em Portugal, de um extremo a outro da Europa. Mas também levava passageiros em linhas urbanas e entre cidades próximas. Quando mobilidade ainda não era um termo da moda, Badico já a transportava por todos os lados.

Os machados mordendo os troncos de árvores caídas na rota dos ônibus, tendo ao cabo o próprio Badico, abrindo caminho, as fronteiras se alargando. Diversos personagens de sua história ainda se lembram dele tapando buracos e combatendo atoleiros nas rodovias, camisa empapada de transpiração, mente povoada de inspiração. Num tempo em que o direito de ir e vir era apenas um desejo, Badico o proporcionava em forma de conforto a seus clientes. O trecho da BR 060, entre Goiânia e o entroncamento com a BR 452 e GO 174, que em oportuna homenagem o deputado federal Pedro Chaves projeta batizar de "Rodovia Abadio Pereira Cardoso", foi um dos mais beneficiados por Badico. Ali ele investiu tempo, dinheiro, esperança, suor. Com seus recursos e seu destemor tornava transitável a estrada esquecida pelo governo federal. O Projeto de Lei que chega a esta comissão para análise enriquece os anais desta Casa, com a possibilidade que dá às senhoras Senadoras e senhores Senadores de aprovarem o presente relatório e fazer justiça a um brasileiro justo. E bom.

No mais de meio século movimentando pessoas e cargas, Badico e seus companheiros (epíteto com o qual se referia aos funcionários) percorreram a BR 060 por mais de 100 mil vezes. Mais de 100 mil vezes! No trecho da BR aludido na proposição em tela, Badico foi motorista, cobrador, mecânico de beira de estrada, desatolador de ônibus, empreendedor, pioneiro, investidor, enfim, tudo que faz dele merecedor da lembrança do Congresso Nacional, através da aprovação do projeto do deputado Pedro Chaves e deste relatório.

Chuva, temporal, vento, granizo, caminhos fragosos... Que importa? Badico acreditou na BR 060. Cinquenta anos no vai-e-vem na rodovia que, por voto das senhoras e dos senhores parlamentares, vai ser batizada com seu nome. Um nome construído no eito, dominando o furor do desconhecimento. Badico soube fazer do lamaçal um tapete, de cada cratera um azulejo, da poeira um alento, da lama o combustível para insistir. E insistiu. Resistiu. Resistiu às aves agoureadas da legislação trabalhista anacrônica, ao silvo das cobras tributárias, aos uivos das feras carniceiras da burocracia. Resistiu e venceu. Triunfou sem deixar perdedores. Na terra em que venceu, não há vencidos.

Badico se recusava até a demitir empregados e admirava os concorrentes, raríssimos concorrentes - naquela era, nem todos se aventuraram nas terras em que ele trilhou. A rolar na longa voz do vento favorável que soprou para a frente os ônibus de Badico, seus auxiliares iam do estágio à aposentadoria com a carteira assinada por ele no Expresso São Luiz, na Satélite, na Reunidas, na Prodoeste, na Asa Verde, na Colorado, na Xavante e qualquer outra das suas dezenas de iniciativas.

A voz firme e grossa, a fala mansa e pausada, o linguajar ao alcance do interlocutor, davam a Badico a igualdade pretendida. Se conversava com autoridades do alto escalão, era de igual para igual. Ao dialogar com o mais humilde dos colaboradores, também era de igual para igual. A diferença: ao longo de seus 89 anos (20 de fevereiro de 1920 a 3 de outubro de 2009), poucas vezes se reuniu com os poderosos de plantão e, em todas as madrugadas, dia após dia, vivia ao lado dos lavadores de ônibus. Chegava ao escritório às 5 da manhã, 7 dias por semana, sem férias. Antes, ia à rodoviária desejar boa viagem a motoristas, cobradores e passageiros. Em seguida, lia os jornais e se embrenhava na busca de oportunidade de crescimento: crescimento das empresas e de seus auxiliares.

Quase duas décadas após sua partida, ainda é comentada nas rodas de funcionários e seus grupos de WhatsApp a chance que Badico proporcionava aos empregados e seus familiares. Pagava cursos, incentivava a estudar, mostrava a necessidade de instrução - mesmo aos que passavam os dias se espalhando de canto a canto como constelação, como os motoristas interestaduais, que ficavam semanas fora de casa. Quando o ensino a distância significava distância de ensino, Badico incentivava: "Tire pelo menos o 2º Grau". Ao concluir o que hoje se chama

Ensino Médio, o funcionário ouvia os parabéns seguidos da recomendação em forma de pergunta: "E a faculdade?". O que planejava para os filhos (Vera, Humberto, Maurício e Ione), queria também para quem trabalhava nas empresas. Os empregados com vocação empreendedora eram valorizados por Badico a ponto de ele financiar a abertura da firma e, até, o capital de giro. Ia de patrão a cliente do ex-auxiliar.

Memória privilegiada, advinda também da atenção aos próximos, Badico chamava os empregados pelo nome, preocupava-se com seus familiares, dava conselhos, perguntava como iam as finanças, ajudava quem estivesse em dificuldades. Achava ruim alguém servir em suas firmas e não ser independente em termos de moradia. Por isso, reiteradas vezes tirou do bolso para socorrer funcionários na prestação do lote, na compra do material de construção, em suma, calava a voz do noitibó que soa agourenta em derredor de quem pena com aluguel. Badico sempre foi atualizado e, empresário contemporâneo e partidário das evoluções, pretendia para suas concessões os melhores ônibus, as melhores máquinas em seus guichês, os melhores equipamentos em suas oficinas. Sempre tão perto, sempre com tanto amor por seus funcionários e clientes, sempre atento aos humores do mercado para alternar investimento, mas também atento aos trabalhadores. Com essa atenção, Badico era o melhor amigo de grande parte dos colegas de trabalho.

Bem antes do Estatuto do Idoso e de outras normas avançadas, Badico já defendia o direito do consumidor. O chefe da agência ou o gerente da rodoviária podiam até vetar embarque de passageiro que perdeu o bilhete, porém, bastava ligar para o patrão que estava liberado o embarque. O migrante tentava voltar à terra natal e não tinha condição, Badico pedia ao funcionário que indagasse o motivo. Se fosse algo relativo a doença ou se estivesse há décadas sem ver a família, ele acedia também. O mesmo valia para quem buscava oportunidade em outros lugares: "Quando tiver ganhado o suficiente, você procura o guichê da São Luiz e me paga". Quase todos voltavam. E pagavam. E viravam clientes fiéis.

Assim foi o empresário Abadio Pereira Cardoso. De tão humano, provocava ao seu redor a alegria da asa ideal de arcanjo roçando o destino de quem é determinado. E não promovia foguetório acerca de sua bondade. Além dos diretamente agraciados, poucos sabem das obras sociais tocadas às suas expensas. Bancava casas de assistência a pessoas carentes, cuidando de alimentação e saúde, vestimenta e hospedagem. As obras permanecem, agora com seu filho Humberto, herdeiro da generosidade do pai, assim como os demais irmãos, já falecidos. Coube a Humberto manter

o luar no horror da noite que é o ambiente de negócios no Brasil. Mesmo com intempéries riscando o céu permanentemente sombrio, Humberto se revelou administrador competente como o pai, inovador como o pai, vencedor como o pai. Humberto revive a seiva que nutre a árvore plantada em Cromínia, cujos frutos geraram sementes realizadas na maior parte do Brasil -- os veículos e o pessoal de Humberto, fruto de Badico, percorrem todos os dias uma Argentina inteira. Portanto, novamente, o poema de Bilac a Paes Leme se molda a Badico: as sagradas sementes das gotas de suor germinaram via filhos e netos do fundador. Aos beijos do sol, sobram as colheitas fartas e merecidas. É justo o plantador de desenvolvimento ter reconhecidos o seu pioneirismo, a sua luta, a sua fé no empreender, aos seus talentos. Até para convencer as novas gerações de que vale a pena ser o que Fernão Dias e Abadio Cardoso foram, é urgente batizar o trecho da rodovia pela qual Badico tanto batalhou, sob a qual tanto atolou, sobre a qual comeu tanta poeira, na qual transportou o progresso do país e a gente que o produziu. Após a aprovação deste relatório e do projeto, a deslizar pelos caminhos do Cerrado Badico repousará sereno e feliz. Fernão Dias é rodovia no Sudoeste do Brasil, Abadio Pereira Cardoso será rodovia no Sudoeste de Goiás.

Como se viu, Olavo Bilac, de cujos versos este relatório está recheado, teria motivos para homenagear Badico. Este projeto de lei do deputado Pedro Chaves será uma homenagem ao trabalho, à crença no Brasil. Assim Abadio Pereira Cardoso continuará sendo um caminho para os que sonham chegar a algum lugar, um lugar melhor, uma nova ponte entre o Brasil que temos e o que merecemos ter - e seu Badico se empenhou por ambos. Por isso, está sob a paz estrelada do espaço. E vive.

Entendemos, portanto, como apropriada a homenagem ora proposta a Abadio Pereira Cardoso, cidadão brasileiro que, mediante seu trabalho, sua dignidade e o amor por sua terra, contribuiu para o desenvolvimento econômico e cultural do nosso país, atribuindo seu nome ao trecho da BR-060 entre a cidade de Goiânia e o entroncamento com a BR-452 e a GO-174, no Estado de Goiás.

III – VOTO

Em razão do exposto, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei da Câmara nº 208, de 2015.

Sala da Comissão, 5 de julho de 2016

Senador ROMÁRIO, Presidente

Senador WILDER MORAIS, Relator