

PARECER Nº , DE 2023

Da COMISSÃO DE EDUCAÇÃO, CULTURA E ESPORTE, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 3.735, de 2021, do Senador Marcio Bittar, que *altera a Lei nº 8.733, de 25 de novembro de 1993, que dá a denominação de Presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira à Rodovia BR-364, para denominar “Ponte Governador Wanderley Dantas” a ponte sobre o rio Madeira, localizada na BR-364, na divisa dos Estados do Acre e de Rondônia.*

Relator: Senador **CONFÚCIO MOURA**

I – RELATÓRIO

Vem à análise da Comissão de Educação, Cultura e Esporte (CE), em decisão exclusiva e terminativa, o Projeto de Lei (PL) nº 3.735, de 2021, do Senador Marcio Bittar, que objetiva alterar *a Lei nº 8.733, de 25 de novembro de 1993, que dá a denominação de Presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira à Rodovia BR-364, para denominar “Ponte Governador Wanderley Dantas” a ponte sobre o rio Madeira, localizada na BR-364, na divisa dos Estados do Acre e de Rondônia.*

Para tanto, os arts. 1º e 2º da proposição instituem a respectiva homenagem a que se propõem, tal qual descrito pela ementa, ao passo que o art. 3º encerra a cláusula de vigência, prevista para a data da publicação da lei em que se converter a matéria.

Na justificação, o autor expõe inúmeros fatos sobre a vida do homenageado que justificam, em seu entender, a atribuição do nome de



Francisco Wanderley Dantas à ponte sobre o rio Madeira, na divisa dos Estados do Acre e de Rondônia.

A proposição não recebeu emendas e foi distribuída para análise exclusiva e terminativa desta Comissão.

II – ANÁLISE

Nos termos do disposto no inciso II do art. 102 do Regimento Interno do Senado Federal, compete a este colegiado opinar sobre proposições que versem, entre outros temas, sobre homenagens cívicas, a exemplo da proposição em debate.

Conforme estabelecido nos incisos I dos arts. 49 e 91, também dessa norma, foi confiada à CE competência para decidir terminativamente sobre o mérito da matéria.

Ademais, em razão do caráter exclusivo do exame da matéria, cabe à CE pronunciar-se também em relação à constitucionalidade, à juridicidade, em especial no que diz respeito à técnica legislativa, e à regimentalidade.

Quanto à constitucionalidade formal do projeto, consideramos os aspectos relacionados à competência legislativa, à legitimidade da iniciativa parlamentar e ao meio adequado para veiculação da matéria.

Relativamente à constitucionalidade, verifica-se que a União detém competência privativa para legislar sobre trânsito e transporte, nos termos do art. 22, inciso XI, da Constituição Federal. Além disso, compete à União, aos Estados e ao Distrito Federal legislar concorrentemente sobre cultura, conforme inscrito no art. 24, inciso IX, da Carta Magna.

É legítima a iniciativa parlamentar, nos termos do art. 48, *caput*, do texto constitucional, haja vista não incidir, na espécie, reserva de iniciativa.

Por fim, revela-se adequada a veiculação da matéria por meio de lei ordinária federal, visto não haver exigência constitucional de lei complementar ou outro veículo normativo para a disciplina do assunto. Verificado o atendimento aos requisitos constitucionais formais, parecem igualmente inatingidos pela proposição quaisquer dispositivos



constitucionais, não havendo vícios materiais de inconstitucionalidade a apontar.

Assim, não observamos, na proposição, vícios relacionados à constitucionalidade da matéria, tampouco identificamos falha de natureza regimental.

Não vislumbramos, ademais, vícios de injuridicidade.

A atribuição supletiva de nomes a infraestruturas constantes do Sistema Federal de Viação é regulada pela Lei nº 6.682, de 27 de agosto de 1979, que dispõe sobre a denominação de estações terminais, obras de arte ou trechos de via do sistema nacional de transporte.

No que concerne à juridicidade, a proposta observa os preceitos da mencionada Lei, especialmente aquele encartado no art. 2º, que propugna que homenagens como a ora em exame devem ser instituídas por lei especial, devendo a honraria designar “fato histórico ou [...] nome de pessoa falecida que haja prestado relevante serviço à Nação ou à Humanidade”.

De outra sorte, a iniciativa encontra amparo na Lei nº 6.454, de 24 de outubro de 1977, que *dispõe sobre a denominação de logradouros, obras, serviços e monumentos públicos* e veda, em todo o território nacional, a atribuição de nome de pessoa viva ou que tenha se notabilizado pela defesa ou exploração de mão de obra escrava, em qualquer modalidade, a bem público pertencente à União ou às pessoas jurídicas da administração indireta. Como indicado na justificção da proposição, Francisco Wanderley Dantas faleceu no dia 24 de maio de 1982, preenchendo o pressuposto da referida Lei.

Registre-se, em adição, no que concerne à técnica legislativa, que o texto do projeto se encontra 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.

No que diz respeito ao mérito, reconhecemos a importância do projeto. Não obstante, é necessário ressaltar alguns aspectos fáticos que não foram contemplados pela proposição.

O rio Abunã é um dos maiores afluentes do rio Madeira e forma quase toda a fronteira norte entre Bolívia e Brasil – especificamente, com o



Acre e com Rondônia. É na confluência do Abunã com o alto Madeira que a BR-364 cruza o curso d'água, pela assim chamada Ponte do Abunã.

A estrutura de concreto e aço, uma das maiores já erguidas pela engenharia na Amazônia, possui 1,5 quilômetro de extensão e mais de 14 metros de largura. A ponte possui duas pistas de rolagem, acostamento em ambos os lados e passarela para pedestres, e faz a ligação entre Abunã e Fortaleza do Abunã, distritos do município de Porto Velho, no trecho em que se encontram separados pelo rio Madeira.

A BR-364 é uma rodovia diagonal do Brasil. Inicia-se em Cordeirópolis, no estado de São Paulo, cruza Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso, Rondônia até finalmente chegar a Mâncio Lima, no extremo oeste do Acre. É uma das principais rodovias do interior do Brasil, de fundamental importância para o escoamento da produção das regiões Norte e Centro-Oeste do país.

Antes da construção da BR-364, só se chegava a Porto Velho de ferrovia pela Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, a partir de Guajará-Mirim; de balsa, a partir de Manaus; ou de avião: o transporte rodoviário era inexistente.

Foi o Presidente Juscelino Kubitschek que, em 2 de fevereiro de 1960, decidiu, em meio a uma reunião com os governadores dos estados do norte, construir a então BR-364 ligando Cuiabá a Porto Velho e Rio Branco, abrindo o oeste brasileiro. Pela importância do governante na ligação daquela região com o restante do País, seu nome foi atribuído à rodovia pela Lei nº 8.733, de 1933. Todavia, excetua-se o trecho da BR-364 compreendido entre as cidades de Porto Velho, em Rondônia, e Rio Branco, no Acre, que foi denominado em homenagem ao Governador Edmundo Pinto. Esse é, inclusive, o trecho no qual atualmente se localiza a Ponte do Abunã.

Apesar de estar inteiramente situada em território rondoniense, a Ponte do Abunã é um sonho antigo do povo acreano. Além de colocar fim à travessia de balsa naquele trecho da BR-364, a estrutura conectou o Acre definitivamente ao sistema rodoviário brasileiro. Decorridos sete anos do início das obras, quando o Acre ficou isolado por vários dias durante a cheia histórica do rio Madeira, a Ponte do Abunã foi finalmente inaugurada no dia 7 de maio de 2021.



Foram sete anos em construção, mas décadas de espera para a própria população do município de Porto Velho. Afinal, a ponte liga Porto Velho a si mesma, e ajudará no desenvolvimento de Fortaleza do Abunã, Vista Alegre do Abunã, Extrema e Nova Califórnia. Esses distritos, por estarem do outro lado do rio Madeira, se sentem mais pertencentes ao Acre do que a Rondônia. Com a integração, essa população estará mais assistida pelos serviços municipais.

No que se refere ao homenageado, é inegável que, como justificadamente fundamentado na proposição, Francisco Wanderley Dantas contribuiu significativamente para a formação do Estado do Acre. Todavia, como já mencionado, a Ponte do Abunã se localiza integralmente no município de Porto Velho e dista 162 quilômetros da divisa com o Acre.

Conferir a um empreendimento tão determinante para a economia e mobilidade de todo um município o nome de uma personalidade acreana – a qual, apesar de seus inquestionáveis méritos, é desconhecida dos cidadãos rondonienses – representa uma ruptura cultural dentro desse território.

Por isso, em respeito aos cidadãos do estado de Rondônia e de toda a bancada rondoniense, que se dedicou para que esse monumento, orçado em 140 milhões de reais, pudesse substituir as estressantes balsas de travessia e levasse dignidade e desenvolvimento àquela região, entendemos que não se conforma o lapso geográfico e de escolha do homenageado constantes na proposta analisada.

Esse extraordinário empreendimento, em virtude de sua importância para o desenvolvimento não apenas do município de Porto Velho, mas de todo o estado de Rondônia, deve receber o nome de um ícone rondoniense, razão pela qual nosso entendimento é no sentido de rejeitar o projeto.

III – VOTO

Diante do exposto, o voto é pela **rejeição** do Projeto de Lei nº 3.735, de 2021.

Sala da Comissão,

, Presidente
, Relator

