



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Marcelo Castro

PARECER Nº , DE 2023

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 2.755, de 2023, do Senador Confúcio Moura, 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 Jerônimo Santana” a ponte sobre o rio Madeira localizada na BR-364, na divisa dos Estados do Acre e de Rondônia.*

Relator: Senador **MARCELO CASTRO**

I – RELATÓRIO

Vem à análise da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), em decisão exclusiva e terminativa, o Projeto de Lei (PL) nº 2.755, de 2023, de autoria do Senador Confúcio Moura, 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 Jerônimo Santana” 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 prevê vigência imediata para a lei em que se converter a iniciativa.

Na justificação, o autor expõe inúmeros fatos sobre a vida do homenageado que justificam, em seu entender, a atribuição do nome de Jerônimo Garcia de Santana 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 I do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, compete a este colegiado opinar sobre proposições que versem, entre outros temas, sobre transportes terrestres, a exemplo da proposição em debate.

Ademais, em razão do caráter exclusivo do exame da matéria, cabe à CI 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.

Verifica-se que a União detém competência privativa para legislar sobre trânsito e transporte, nos termos do art. 22, inciso XI, da Constituição Federal.

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 justificação da proposição, Jerônimo Garcia de Santana faleceu no dia 11 de setembro de 2014, 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 ímpar do projeto.

O rio Abunã é um dos maiores afluentes do rio Madeira e forma quase toda a fronteira norte entre a Bolívia e o Brasil – mais especificamente, com o Acre e com Rondônia. É na região denominada Ponta do Abunã, na confluência do Abunã com o alto Madeira, que a BR-364 cruza este último curso d’água pela 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 une 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, com início no município de Cordeirópolis, em São Paulo. Após cruzar os estados de Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso e Rondônia, finalmente ela alcança Mâncio Lima, no extremo oeste do Acre. Trata-se de 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 não existia transporte rodoviário até a região. Podia-se chegar a Porto Velho apenas por intermédio de transporte ferroviário, pela famosa Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, a partir de Guajará-Mirim; transporte fluvial, a partir de Manaus; ou transporte aéreo.

Foi o Presidente Juscelino Kubitschek que, em 2 de fevereiro de 1960, decidiu ligar Cuiabá, no Mato Grosso, a Porto Velho, em Rondônia, e Rio Branco, no Acre, abrindo o oeste brasileiro ao resto da nação. Pela importância do governante na união daquela região ao restante do País, seu nome foi atribuído à rodovia pela Lei nº 8.733, de 1993. Excetua-se, todavia, apenas o trecho da BR-364 compreendido entre as cidades de Porto Velho e Rio Branco, batizado em homenagem ao Governador Edmundo Pinto. Este é, inclusive, o trecho no qual se localiza a Ponte do Abunã.

Decorridos sete anos do início das obras, a Ponte do Abunã foi finalmente inaugurada no dia 7 de maio de 2021. As obras de construção duraram sete anos, mas a espera para a população do município de Porto Velho foi de décadas. Afinal, além de a ponte ligar Porto Velho a si mesma, ela ainda 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, sentiam-se mais pertencentes ao Acre do que a Rondônia. Com a integração provida, essa população finalmente estará mais assistida pelos serviços municipais.

Dessarte, atribuir o nome de Jerônimo Garcia de Santana a essa obra de arte se justifica tanto pela extrema importância da Ponte do Abunã quanto pela proeminência de uma das figuras mais emblemáticas da história política de Rondônia.

Ainda que tenha nascido aos 29 dias do mês de outubro de 1934 na próspera cidade de Jataí, no estado de Goiás, foi na política rondoniense que Jerônimo Garcia de Santana – o Homem da Bengala – adquiriu notoriedade.

Foi militante do Movimento Revolucionário Oito de Outubro e ingressou no MDB, vindo a ser eleito deputado federal por três mandatos seguidos, em 1970, 1974 e 1978. Com a reforma partidária efetuada durante o governo João Figueiredo, Jerônimo ingressou no PMDB e foi candidato a senador em 1982.

Foi eleito prefeito de Porto Velho em 15 de novembro de 1985, mas veio a ser empossado apenas no primeiro dia do ano seguinte. Em maio de 1986 renunciou ao cargo a fim de disputar as eleições de novembro, ocasião em que foi o primeiro governador de Rondônia a ser eleito pelo voto direto.

Além dos inúmeros feitos e contribuições de seu mandato para o estado de Rondônia e para o desenvolvimento da região Norte, Jerônimo também foi relator da CPI da Terra (Sistema Fundiário Nacional), bem como membro das CPIs das Áreas Indígenas, da Política Mineral e da Ocupação da Amazônia.

Apesar de todos esses méritos, a principal justificativa para homenagear Jerônimo Santana nessa região específica está no fato histórico de que foi ele que enfrentou o desafio de reintegrar ao estado de Rondônia meio milhão de hectares de terras na Ponta do Abunã.

A Ponta do Abunã integrou o território boliviano até 17 de novembro de 1903. Nessa data, foi firmado, na cidade de Petrópolis, no Rio de Janeiro, acordo diplomático entre os governos brasileiro e boliviano que anexou ao Brasil o território do Acre.

Durante a década de 1980, a falta de definição sobre a unidade federativa à qual o território do Acre seria integrado passou a ser fonte de conflitos. Nem mesmo a criação do estado de Rondônia, pela Lei Complementar nº 41, de 22 de dezembro de 1981, impediu que os vizinhos continuassem a considerar consolidada aquela faixa de terras.

Ciente da influência acreana na Ponta do Abunã, o governador Jerônimo Santana lutou persistentemente pelo reconhecimento da Ponta do

Abunã como território rondoniense, não medindo esforços durante seu mandato de governador para lograr esse objetivo.

Assim, se o município de Porto Velho continua até hoje com seus 34 mil quilômetros quadrados, área individualmente maior que a dos estados de Alagoas e Sergipe, isso se deve à estratégia e à disposição de Jerônimo Santana.

Jerônimo Garcia de Santana faleceu na manhã do dia 11 de setembro de 2014, aos 79 anos. Seu corpo foi velado e sepultado no Cemitério Campo da Esperança, em Brasília.

Sua origem humilde foi a base sólida para esse governante que sempre demonstrou comprometimento e paixão pelo bem-estar do povo. Jerônimo foi conhecido por sua habilidade nata em estabelecer diálogos e construir pontes entre grupos variados, evidenciando uma capacidade diplomática e visionária raramente vista.

Por tais razões, consideramos justa e merecida a homenagem ao maior líder político de Rondônia, que, com sua determinação e visão, deixou uma marca indelével na história de nosso País.

III – VOTO

Ante o exposto, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 2.755, de 2023.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator