



SENADO FEDERAL  
GABINETE DO SENADOR ZEQUINHA MARINHO  
**PARECER N° , DE 2019**

SF/19233.85459-05

Da COMISSÃO DE EDUCAÇÃO, CULTURA E ESPORTE, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 641, de 2015, do Senador Donizeti Nogueira, que *denomina “Rodovia Bernardo Sayão” a BR-153 no trecho que vai de Anápolis – GO a Araguaína – TO, a BR-010, no trecho que vai de Araguaína – TO a Santa Maria do Pará – PA e a BR-316 no trecho que vai de Santa Maria do Pará – PA a Belém – PA.*

Relator: Senador **ZEQUINHA MARINHO**

## I – RELATÓRIO

Vem à Comissão de Educação, Cultura e Esporte (CE), para análise terminativa, o Projeto de Lei do Senado nº 641, de 2015, do Senador Donizeti Nogueira, que *denomina “Rodovia Bernardo Sayão” a BR-153 no trecho que vai de Anápolis – GO a Araguaína – TO, a BR-010, no trecho que vai de Araguaína – TO a Santa Maria do Pará – PA e a BR-316 no trecho que vai de Santa Maria do Pará – PA a Belém – PA.*

Constam da proposição três artigos, dos quais o art. 1º concede a denominação de Rodovia Bernardo Sayão aos trechos de rodovias federais especificados na ementa. O art. 2º autoriza o Poder Executivo a criar o Museu Nacional de Rodovias, a ser construído no local de falecimento do Engenheiro Bernardo Sayão Carvalho Araújo. Determina o art. 3º, por sua vez, o início da vigência da futura Lei na data de sua publicação.

Na justificação, o autor apresenta a biografia de Bernardo Sayão, destacando seu papel no desenvolvimento do Estado do Goiás e na construção de Brasília. Esclarece, ainda, que o objetivo da proposição é recuperar a homenagem contida no Decreto presidencial nº 47.763, de 1960, atualmente revogado, que deu o nome do pioneiro à rodovia Belém–Brasília.

A proposição foi encaminhada ao exame exclusivo da CE, em caráter terminativo, não tendo sido apresentadas emendas.

## II – ANÁLISE

Compete à CE, nos termos do art. 102, inciso II, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), opinar sobre proposições referentes a homenagens cívicas, caso da proposição que ora examinamos.

Em seu art. 1º, o projeto sob análise observa plenamente os critérios estabelecidos na 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. São admitidas, para esse fim, “designações de fatos históricos ou nomes de pessoas falecidas com relevantes serviços prestados à nação ou à humanidade”. Mostra-se o projeto igualmente de acordo com as determinações da Lei nº 6.454, de 1977, que dispõe sobre a denominação de logradouros, obras, serviços e monumentos públicos.

Já o art. 2º tem por objetivo autorizar o Poder Executivo a criar o Museu Nacional de Rodovias. Trata-se, portanto, de dispositivo de natureza autorizativa, uma vez que, de acordo com o art. 61, inciso I, alínea b, da Constituição da República, são de iniciativa do Presidente da República as leis que disponham sobre a organização administrativa.

No que se refere aos projetos autorizativos, no âmbito do Senado Federal, o Plenário da Casa, em decisão de 17 de dezembro de 2015, a respeito do Parecer nº 903, de 2015, da Comissão de Constituição e Justiça e Cidadania (CCJ), assim prescreveu:

Devem ser declarados inconstitucionais os projetos de lei de iniciativa parlamentar que visem a conceder autorização para que outro Poder pratique atos inseridos no âmbito de sua respectiva competência, quando versem sobre matéria de iniciativa reservada a esse poder.

Dessa forma, esse dispositivo, presente na proposição, não merece seguimento por vício de inconstitucionalidade. Não há outros óbices à aprovação da proposição no que concerne à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

No que diz respeito ao mérito, a carreira de Bernardo Sayão é marcada por uma série de iniciativas relevantes e pioneiras, voltadas, sobretudo, para o desenvolvimento da região central do País. Engenheiro agrônomo, fundou, em 1941, a Colônia Agrícola Nacional de Goiás, que deu

SF/19233.85459-05

origem à cidade de Ceres. Pouco mais de uma década depois, foi eleito Vice-Governador do Estado.

Juscelino Kubitschek o convidou para participar da construção da nova Capital do País e para liderar, por fim, a construção da rodovia Belém–Brasília, que já tinha alguns trechos construídos. Sua morte prematura ocorreu muito próximo ao encerramento dessa missão, quando o barracão que ocupava foi atingido por uma árvore derrubada nos trabalhos de abertura da mata.

Por sua competência profissional e pelo exemplo de dedicação ao Brasil que representa, Bernardo Sayão foi homenageado pelo Decreto nº 47.763, de 5 de fevereiro de 1960, que deu seu nome à “estrada que liga Belém a Brasília”, correspondendo ao trecho norte da prevista “Rodovia Tranbrasiliana Belém–Porto Alegre”.

Uma vez que o aludido decreto foi revogado em 1991, faz-se necessária uma lei para retomar a justa homenagem, recompondo, no plano da denominação supletiva, a famosa Belém–Brasília, inicialmente denominada BR-14.

Constatamos, contudo, que a identificação dos trechos rodoviários que integravam essa rodovia, que já teve o nome de Bernardo Sayão e foi construída sob sua direção, pode recair em certas dificuldades.

Em primeiro lugar, concordamos de todo com a identificação, adotada no PLS nº 641, de 2015, da Belém–Brasília com grande parte da extensão centro-sententrional da BR-153. Isso se dá em detrimento da compreensão errônea que leva a identificá-la essencialmente com a BR-010, rodovia ainda não concluída que se estenderá de Belém a Brasília por um traçado que se afasta do da tradicional Belém–Brasília a partir de Estreito (MA), seguindo então por Carolina – MA, entrando em Tocantins no Município de Goiatins, passando por Palmas e chegando até Paranã – TO. A partir daí até Brasília, há largos trechos não construídos da projetada rodovia.

A divergência com a proposição examinada aparece em um ponto relevante, que é justamente o local em que a Belém–Brasília passa a coincidir com a atual BR-010. Esta rodovia (BR-010) não passa, na verdade, por Araguaína – TO, como quer a proposição, mas o acesso dessa cidade à BR-010 se faz por cerca de 110 km da Rodovia TO-222 até Carolina, no lado maranhense da divisa. Em lugar desse desvio injustificável (pela TO-222), a Belém–Brasília prossegue rumo ao norte para Wanderlândia, cidade tocantinense surgida às margens da histórica rodovia, onde parte em diagonal pela BR-226 por cerca de 73 km até Estreito, entrando, aí sim, na BR-010.

SF/19233.85459-05

Por outro lado, embora haja, a rigor, uma sobreposição da BR-010 com a BR-316 no trecho que vai do entrocamento das duas rodovias no Município de Santa Maria do Pará até Belém, consideramos que é mais indicada a referência à BR-316, por ser esta a identificação mais usual e, especialmente, porque constatamos divergências quanto ao pertencimento desse trecho final à BR-010 em alguns documentos. Mantivemos, assim, a redação da projeto de lei sob exame em relação ao último trecho rodoviário designado, além de ratificar sua exclusão do trecho que liga Anápolis a Brasília.

### III – VOTO

Pelas razões expostas, e verificado o mérito, a constitucionalidade, a juridicidade e a adequação à técnica legislativa, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei do Senado nº 641, de 2015, com as seguintes emendas:

#### **EMENDA N° – CE**

Suprime-se o art. 2º do Projeto de Lei do Senado nº 641, de 2015, renumerando-se o atual art. 3º para art. 2º.

#### **EMENDA N° -CE**

Dê-se a seguinte redação à ementa do Projeto de Lei do Senado nº 641, de 2015:

Denomina “Rodovia Bernardo Sayão” a BR-153, no trecho que vai de Anápolis – GO a Wanderlândia – TO, a BR-226, no trecho que vai de Wanderlândia – TO a Estreito – MA, a BR-010, no trecho que vai de Estreito – MA ao entroncamento com a BR-316 em Santa Maria do Pará – PA, e a BR-316, no trecho que vai do entrocamento com a BR-010 até Belém – PA.

#### **EMENDA N° -CE**

Dê-se a seguinte redação ao art. 1º do Projeto de Lei do Senado nº 641, de 2015:

**Art. 1º** Fica denominada “Rodovia Bernardo Sayão” a BR-153, no trecho que vai de Anápolis – GO a Wanderlândia – TO, a

BR-226, no trecho que vai de Wanderlândia – TO a Estreito – MA, a BR-010, no trecho que vai de Estreito – MA ao entroncamento com a BR-316 em Santa Maria do Pará – PA, e a BR-316, no trecho que vai do entrocamento com a BR-010 até Belém – PA.

Sala da Comissão,

, Presidente

Senador Zequinha Marinho, Relator