

150 anos do Ministério dos Transportes

Rone Evaldo Barbosa, Eng. MSc.
Analista de Infraestrutura - SPNT/MT
Conselheiro - CONTRAN

MT – 150 ANOS

- mudança da família real portuguesa para o Brasil
- expansão da agricultura e do comércio, e ocupação do território.
- Necessidade de implantar facilidades de transporte para tal expansão.
- necessidade de organização dos setor por parte do poder público, ainda no período do Brasil-Império

MT – 150 ANOS

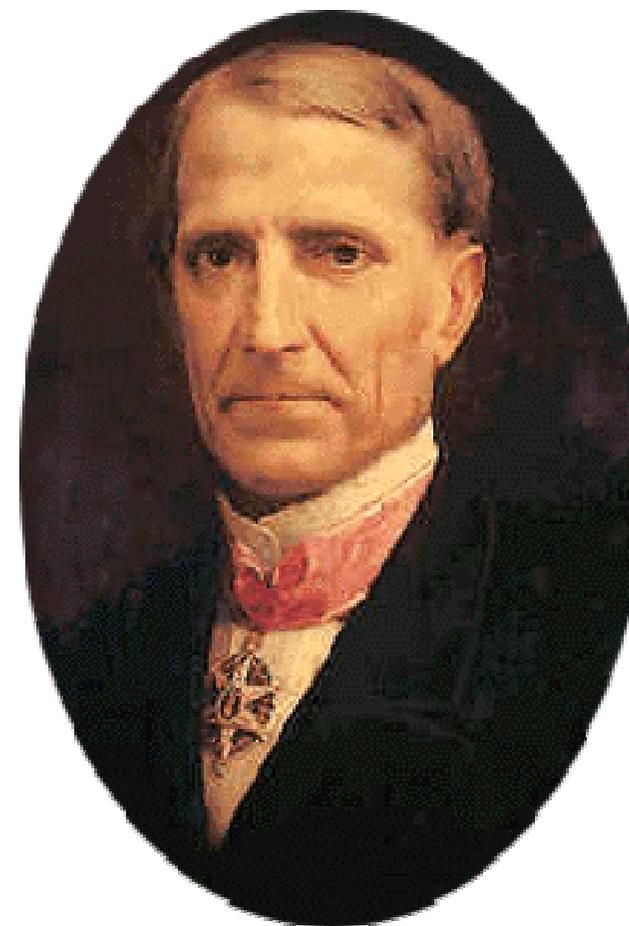
- A origem do Ministério dos Transportes está na criação, por Dom Pedro II, em 28 de julho de 1860, pelo Decreto nº 1067, da **Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas.**

MT – 150 ANOS – Cronologia

- De 1860 a 1891: Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas;
- De 1891 a 1906: Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas;
- De 1906 a 1967: Ministério da Viação e Obras Públicas;
- De 1967 a 1990: Ministério dos Transportes;
- De 1990 a 1992: Ministério da Infra-Estrutura;
- De 10/04/1992 a 19/11/1992: Ministério dos Transportes e das Comunicações;
- Em 19/11/1992: Ministério dos Transportes.

O Patrono do Ministério dos Transportes

- Irineu Evangelista de Souza, Barão e mais tarde Visconde de Mauá (1813-1889).
- Em 1845, construiu os estaleiros da Companhia Ponta de Areia, em Niterói, iniciando a indústria naval brasileira. Em 11 anos, o estabelecimento fabricou 72 navios a vapor e a vela.



O Patrono do Ministério dos Transportes

- **Pioneiro no transporte ferroviário no Brasil, empreendeu a primeira ferrovia brasileira, ligando o Rio de Janeiro à raiz da serra de Petrópolis e a primeira locomotiva – a Baronesa. Também participou direta ou indiretamente na construção de outras ferrovias inauguradas no Brasil.**



CRONOLOGIA

- **SÉCULO XIX: O BRASIL FERROVIÁRIO**
- **SÉCULO XX: A EXPANSÃO RODOVIÁRIA**
- **SÉCULO XXI: A RETOMADA DO PLANEJAMENTO E INVESTIMENTOS**

SÉCULO XIX: O BRASIL FERROVIÁRIO

- 1828 – O Governo Imperial autorizou por Carta de Lei a construção e exploração de estradas em geral. O propósito era a interligação das diversas regiões do País.
- 1835 – O Governo Imperial consubstanciou na Lei n.º 101, de 31 de outubro de 1835, a concessão, com privilégio pelo prazo de 40 anos, às empresas que se propusessem a construir estradas de ferro, interligando o Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia.

SÉCULO XIX: O BRASIL FERROVIÁRIO

- Em 26 de julho de 1852 – Lei n.º 641: isenções e garantia de juros sobre o capital investido, foram prometidas às empresas nacionais ou estrangeiras que se interessassem em construir e explorar estradas de ferro em qualquer parte do País;
- 1852 – Barão de Mauá recebeu a concessão p/ a construção e exploração de uma linha férrea;
- 1854 – Inauguração da primeira seção, de 14,5 km, da Estrada de Ferro Mauá por D. Pedro II, no dia 30 de abril de 1854.

SÉCULO XX: EXPANSÃO RODOVIÁRIA

- A industrialização, consolidação e integração do mercado interno brasileiro estão intimamente relacionadas com a ampliação da malha rodoviária.
- **1906 – Criação do Ministério da Viação e Obras Públicas**
- Em 1922, existia no país um sistema ferroviário com, aproximadamente, **29.000 km de extensão**, cerca de 2.000 locomotivas a vapor e 30.000 vagões em tráfego.
- A partir da década de 1930, **redução dos investimentos.**

SÉCULO XX: EXPANSÃO RODOVIÁRIA

- A expansão Rodoviária no pós-guerra:
 - O modal rodoviário contava com forte suporte institucional e financeiro. Em 1945, criou-se o Fundo Rodoviário Nacional – FRN.
 - o setor ferroviário entrava em declínio. Seu mecanismo de financiamento contava apenas com cerca 8% do Imposto Único sobre Combustíveis e Lubrificantes, enquanto que o Fundo Rodoviário Nacional era detentor da parcela 10 vezes maior, aproximadamente 80% do Imposto referido.

SÉCULO XX: EXPANSÃO RODOVIÁRIA

- A era JK:
- 1956 e 1960, dois grandes fatores geraram profundas alterações na economia e foram responsáveis pelo definitivo desenvolvimento do sistema rodoviário nacional:
 - a) implantação da indústria automobilística; e
 - b) a construção de Brasília (expansão da malha p/ integrar a nova capital)

SÉCULO XX: EXPANSÃO RODOVIÁRIA

● Infraestrutura no período militar

- Programa de Integração Nacional – **PIN**;
- Programa Nacional de Vias Expressas – **PROGRESS**;
- Programa de Corredores de Transportes de Exportação;
- Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste – **PRODOESTE**;
- Programa de Desenvolvimento do Pantanal – **PRODEPAN**;
- Programa de Desenvolvimento para o Vale do São Francisco – **PROVALE**;
- **Plano Nacional de Viação**, revisto pela Lei 5.917, de 1973, onde a malha rodoviária federal prevista, atingiu 111.944 km.
- Criação da Empresa de Portos do Brasil S.A. – **PORTOBRÁS**, em 1975.

SÉCULO XX: EXPANSÃO RODOVIÁRIA

- **Principais obras realizadas no período militar:**
 - Pavimentação da Belém – Brasília
 - Pavimentação da Cuiabá – Porto Velho (BR-364)
 - Construção da BR-319 (Manaus – Porto Velho)
 - Construção da Rodovia Transamazônica
 - Construção da BR-174 (Manaus – Boa Vista)
 - Construção da BR-020 (Formosa – Divisa GO/BA)
 - Construção da Ponte Rio – Niterói
 - Construção da BR-290 (Porto Alegre – Osório) – inaugurada em 1973

SÉCULO XX: EXPANSÃO RODOVIÁRIA

- Principais obras realizadas no período militar:
 - Ampliação de capacidade da **BR-040** (Rio-Juiz de Fora) e **BR-116** (S.Paulo-Curitiba)
 - Construção da Ferrovia do Aço – inaugurada em 1989
 - Construção da Estrada de Ferro Carajás – inaugurada em 1985
 - Construção do Porto de Itaqui – inaugurado em 1972
 - Melhoria e ampliação de diversos portos (Manaus, Belém, Recife, Salvador, Sepetiba, Santos, Rio Grande, etc.)

SÉCULO XX: EXPANSÃO RODOVIÁRIA

- Principais obras realizadas no período militar:
 - Em 1965, criação do Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes – GEIPOT.
 - 1973 – O GEIPOT foi transformado em Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes.
 - Estudos do GEIPOT : necessidade de melhoria e combinação das operações dos sistemas ferroviário, portuário e de navegação.
 - Batalhões de Engenharia e Construção do Exército, que até hoje prestam relevante serviço na construção da nossa infraestrutura de transportes.

SÉCULO XX: CRISE DO SETOR

- **1990 – Criação do Ministério da Infraestrutura:**
A partir dos anos 90 o processo de planejamento de transportes foi perdendo sua força e, conseqüentemente, os investimentos no setor também tiveram acentuada queda.
- **1992:** O recém-criado Ministério da Infraestrutura foi extinto, sendo criado o Ministério dos Transportes e Comunicações. Ainda no mesmo ano foi restabelecido o Ministério dos Transportes.

SÉCULO XXI: A RETOMADA

- Diante do quadro negativo do final do Séc. XX, o **Ministério dos Transportes** apresentou nova postura na primeira década do Séc. XXI, destacando a **Retomada do Planejamento e dos Investimentos.**

SÉCULO XXI: A RETOMADA

- Participação da iniciativa privada através do **Programa Nacional de Desestatização - PND**, com destaque para as concessões rodoviárias e ferroviárias;
- **2001** – Criação do Conselho Nacional de Integração de Política de Transportes Terrestres (**CONIT**), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (**ANTAQ**), a Agência Nacional de Transportes Terrestres (**ANTT**) e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (**DNIT**), através da **Lei nº 10.233**, de 5 de junho de 2001;

SÉCULO XXI: A RETOMADA

- O **planejamento** assumiu novamente sua devida importância no cenário nacional. Prova disso foi a elaboração do Plano Nacional de Logística e Transportes – **PNLT (2007)**.
- O **primeiro e fundamental objetivo** do PNLT é a **retomada do processo de planejamento** no Setor Transportes. Processo este que possa permear ao longo dos anos e governos, sendo constantemente revisado e atualizado, constituindo-se, portanto, em um **Plano de Estado**, de caráter **Federativo**.

SÉCULO XXI: A RETOMADA

- As ferrovias e hidrovias brasileiras foram colocadas novamente na pauta do Setor Transportes
- Investimentos do Setor tiveram um salto gigantesco, tendo seu orçamento quadruplicado, comparado com o do início da década.
- Ampliação do quadro especializado do MT, DNIT, ANTT e ANTAQ.
- **AIE / EIE**

Atribuições dos AIE/EIE na SPNT

- Plano Nacional de Logística e Transportes – PNLT;
- Plano Hidroviário Estratégico – PHE;
- Avaliação Ambiental Estratégica – AAE;
- Centros de Integração Logística;
- Programa de Regulação – PROREG
- Trem de Alta Velocidade – TAV (Rio-SP-Campinas);
- SIG-T, SIG-PAC , BIT (gerência de Projetos);
- Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN;

Atribuições dos AIE/EIE na SPNT

- GT – Eclusas;
- CTLog / MAPA;
- GT – Cabotagem / Casa Civil;
- Plano Desenv. Sust. da Região Turística do Meio Norte;
- Plano Nacional de Viação;
- Projeto Brasil 2022 – SAE/PR;
- GT - Segurança de Infraestruturas Críticas – GTSIC/GSI/PR
- Museu Ferroviário;
- Assessoria Técnica ao Gabinete do Ministro; etc.,

Rone Evaldo Barbosa, Eng. Ms.
Analista de Infraestrutura - SPNT/MT
Conselheiro - CONTRAN

rone.barbosa@transportes.gov.br
(61)2029 7479