

CENTRO UNIVERSITÁRIO UNA
DIRETORIA DE EDUCAÇÃO CONTINUADA, PESQUISA E EXTENSÃO
CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO/MBA GESTÃO ESTRATÉGICA DE PROJETOS

***PROCESSO - OBRAS DE PAVIMENTAÇÃO DE RODOVIAS COMO FATOR
INDUTOR DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL***

ALUNO: DAVIDSSON CANESSO DE OLIVEIRA
PROFESSOR ORIENTADOR: LEANDRO PINHEIRO CINTRA

Belo Horizonte
2010/1º Semestre

PROCESSO - Obras de pavimentação de rodovias como fator indutor de desenvolvimento econômico e social

Autor

DAVIDSSON CANESSO DE OLIVEIRA

Curso de Pós-Graduação/MBA Gestão Estratégica de Projetos

Centro Universitário UNA - Diretoria de Educação Continuada, Pesquisa e Extensão

RESUMO

Este trabalho foi desenvolvido com base nos dados do programa desenvolvido pelo Governo do Estado de Minas Gerais, através do Departamento de Estradas de Rodagem de Minas Gerais – DER/MG, denominado Programa de Pavimentação de Ligações e Acessos Rodoviários aos Municípios – PROCESSO. O objetivo proposto por este estudo foi o de apresentar o escopo do Programa e identificar os resultados sociais e econômicos do pós execução das obras. Esta análise vai de encontro à visão do governo estadual de implementação da nova forma de gestão dos recursos públicos, denominada Gestão Baseada em Resultados. Os benefícios do PROCESSO já são concretos. Um milhão de mineiros, habitantes das cidades já beneficiadas pelo Programa já estão percebendo o impacto de uma rodovia pavimentada em suas vidas. A redução no tempo das viagens, a abertura de novos postos de trabalho, o acesso facilitado a equipamentos de saúde e educação e o maior conforto e segurança durante os deslocamentos são alguns exemplos dos frutos que estão sendo colhidos.

Palavras-chave: Acessibilidade; Mobilidade; Importância das Rodovias no Brasil, Desenvolvimento Econômico e Social; Redução dos Custos de Transportes e do Tempo de Viagens; Atendimento a 225 cidades e 1,39 milhões de pessoas beneficiadas.

ABSTRACT

This work was done based on data provided from the program developed by the Minas Gerais Government, through the Highway Department of Minas Gerais - DER/MG, called Program for Paving Highway Connections and Accesses - PROCESSO. The objective proposed was to present the Program scope and identify the social and economic results posterior to the paving process. Such analysis is similar to the State Government's point of view for implementation of the new public resources' management model, called Management Based on Results. The benefits from PROCESSO are already concrete. One million Minas Gerais inhabitants, from cities where the Program has already started, have just understood how positive a pave highway could be in their lives. Reduction in travel time, new job opportunities, easy access to health and education spots, and also bigger comfort and safety during the travel are only a few of the good consequences.

Keywords: Accessibility; Mobility; Importance of Roads in Brazil; Economic and Social Development; Lower Costs of Transport and Travel Time; 225 cities being attended and 1.39 million people benefited.

1 INTRODUÇÃO

É senso comum a importância da rodovia como fator indutor de desenvolvimento econômico e social, na medida em que ela funciona como elemento facilitador do transporte de pessoas e bens.

Avaliando-se o vetor econômico, a rodovia abre novos horizontes para o desenvolvimento, possibilitando a circulação rápida de produtos, a exploração econômica de novas regiões e a diminuição dos custos de transportes.

Socialmente pode-se dizer que novas estradas possibilitam o alargamento das fronteiras dos municípios, permitindo sua ligação mais rápida e segura com outras localidades e a novos equipamentos de saúde e educação, por exemplo.

Principalmente no Brasil, onde o modal rodoviário é responsável por 58% do transporte de cargas (BRASIL, Plano Nacional de Logística e Transportes – PNLT, 2007), as rodovias proporcionam acessibilidade e mobilidade às pessoas.

Dentro deste cenário e com base na constatação que em 2003, mais de um quarto das cidades, ou seja, 225 dos 853 municípios mineiros não possuíam acesso rodoviário pavimentado à rede principal, o Governo de Minas Gerais, através do Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de Minas Gerais - DER/MG, lançou o Programa de Pavimentação de Ligações e Acessos Rodoviários aos Municípios – PROCESSO, cujo objetivo foi o de pavimentar 5,45 mil km de rodovias, promovendo a integração destas cidades a outras regiões.

Uma das bases do PROCESSO, iniciado em 2004, foi à constatação de que 99% dos municípios sem acesso pavimentado possuíam Índice de Desenvolvimento Humano – IDH inferior a média do Estado, indicando carências nos setores de educação, saúde, etc.

2 A IMPORTÂNCIA DAS RODOVIAS NO BRASIL

De acordo com o Dicionário Aurélio, transportar significa “conduzir ou levar de um lugar para outro”. Um dos equipamentos mais utilizados atualmente para consecução do objetivo de transportar pessoas e bens é a rodovia.

Especificamente no Brasil, o transporte rodoviário passou a ter maior importância na integração a partir da década de 40, principalmente após a 2ª Guerra Mundial. Naquela época, o modal rodoviário já ultrapassava o ferroviário na movimentação de cargas. Já nas décadas de 60 e 70 a malha rodoviária brasileira apresentou sua maior expansão – período no qual cerca de 20% do total de gastos do setor público foi destinado à construção e manutenção de estradas, conforme Relatório do Banco Mundial – BIRD (BRASIL, DNIT, 2005).

Os valores apresentados na TAB.1 evidenciam a grande expansão ocorrida no período 1960/1980, bem como a diminuição do ritmo a partir de então.

TABELA 1
Evolução da Rede por Tipo de Jurisdição – 1960/2000
(exclui rodovias planejadas, mas não implantadas)

Ano	Federal		Estadual		Municipal		Total	
	Pavimentada	Total	Pavimentada	Total	Pavimentada	Total	Pavimentada	Total
1960	8.675	32.402	4.028	75.875	0	353.649	12.703	461.926
1970	24.145	51.539	24.422	129.361	2.001	950.797	50.568	1.131.694
1980	39.695	59.175	41.612	147.368	5.906	1.180.373	87.213	1.386.916
1985	46.455	60.865	63.084	163.987	6.186	1.202.069	115.725	1.426.921
1987	48.544	62.238	70.188	176.115	8.971	1.248.033	127.703	1.486.386
1995	51.400	67.600	81.900	199.100	14.900	1.391.300	148.200	1.658.000
2000	57.400	71.000	95.000	213.000	21.000	1.450.000	173.000	1.734.000

Fonte: Manual de Conservação do DNIT - 2005

Se considerarmos as dimensões do Brasil, verifica-se que a fase de implantação e pavimentação das rodovias no país ainda não foi concluída, visto que se for verificado a porcentagem da rede pavimentada em relação à rede total, observa-se que enquanto o nosso indicador apresentava em 1984 um valor de 8%, os países desenvolvidos apresentavam valores superiores a 50% e, mesmo países como o México e Argentina, possuíam valores superiores a 20%. Este indicador não sofreu variação significativa até o presente momento.

Também a matriz de transporte de cargas brasileira depende, preponderantemente, do modo de transporte rodoviário. As rodovias respondem por 58% do transporte e, se excluído o transporte de minério de ferro esta participação supera 70%, sinalizando uma matriz desequilibrada, principalmente quando comparada a de outros países, conforme apresentado na TAB.2:

TABELA 2
Matriz de Transportes – Comparativo Internacional
(em % do total)

País	Rodovia	Ferrovias	Hidrovia
Estados Unidos	32	43	25
Canadá	43	46	11
Austrália	53	43	4
Brasil*	58	25	17*
Áustria	49	45	6
México	55	11	34
Alemanha	72	15	14
França	81	17	2

(*) este valor inclui 3,6% de dutos e 0,4% de aéreo

Fonte: ANTT - 2005

A razão da acentuada prevalência do transporte rodoviário deve ser atribuída entre outros, aos seguintes fatos:

- grande ampliação e modernização das redes rodoviárias federal e estaduais, com muitos dos principais eixos pavimentados;
- estagnação relativa e até declínio dos meios ferroviário e hidroviário por várias décadas, cuja recuperação iniciada na segunda metade da década de 60 veio a ter a sua continuidade comprometida; face ao vulto dos recursos financeiros exigidos – os quais sistematicamente não foram disponibilizados;
- notória flexibilidade e segurança do transporte rodoviário que aliadas à relativa rapidez e às boas condições de operação, possibilitam tarifas e fretes competitivos com os preços finais das outras modalidades;
- evolução da indústria automobilística com aumento da capacidade média e produtiva da frota nacional de veículos rodoviários de passageiros e de cargas, com ênfase para estes últimos;
- expansão da produção agrícola sazonal em novas e amplas fronteiras com maior utilização efetiva da frota de caminhões;
- grande desenvolvimento econômico e urbanização acentuada, gerando crescente demanda de transportes de cargas diversificadas;

- aumento da participação do modo rodoviário no transporte integrado, em face do próprio desenvolvimento nacional e, em particular, pelo incremento das exportações.

3 O PROACESSO

O cenário de dependência das rodovias no Brasil fez com que quando da proposta de elaboração de um plano de desenvolvimento para o Estado de Minas Gerais, o setor rodoviário fosse fator de fundamental importância.

3.1 Plano Mineiro de Desenvolvimento Integrado - PMDI

O Plano Mineiro de Desenvolvimento Integrado – PMDI, estabelecido pela Lei Estadual nº 15.032, de 20/01/2004 e atualizado pela Lei Estadual nº 17.007, de 28/09/2007, tem como um de seus objetivos definidos no inciso I, do art. 2º o “desenvolvimento socioeconômico integrado do Estado”.

O PMDI foi elaborado para o horizonte 2007 / 2023, tendo como visão de futuro: “Minas: O Melhor Estado para se viver”.

A lógica da relação do PMDI é mudar a forma de gerir os recursos públicos na medida em que propõem a alteração da Gestão Tradicional, onde as políticas públicas são acompanhadas até o fim de sua implantação para uma Gestão Baseada em Resultados, em que os benefícios de curto e longo prazo são avaliados. Para o alcance destes objetivos o Plano propõe 13 (treze) Áreas de Resultados.

Dentre estas áreas de resultados está a Rede de Cidades e Serviços, que tem como objetivos estratégicos:

- planejar e gerir o desenvolvimento da rede de cidades mineiras para adequar sua capacidade de prestação de serviços de educação, saúde, saneamento, transporte, habitação, acesso à internet, inovação tecnológica, formação profissional e gestão ambiental;
- fortalecer o sistema de planejamento e gestão urbana, especialmente das cidades-pólo;

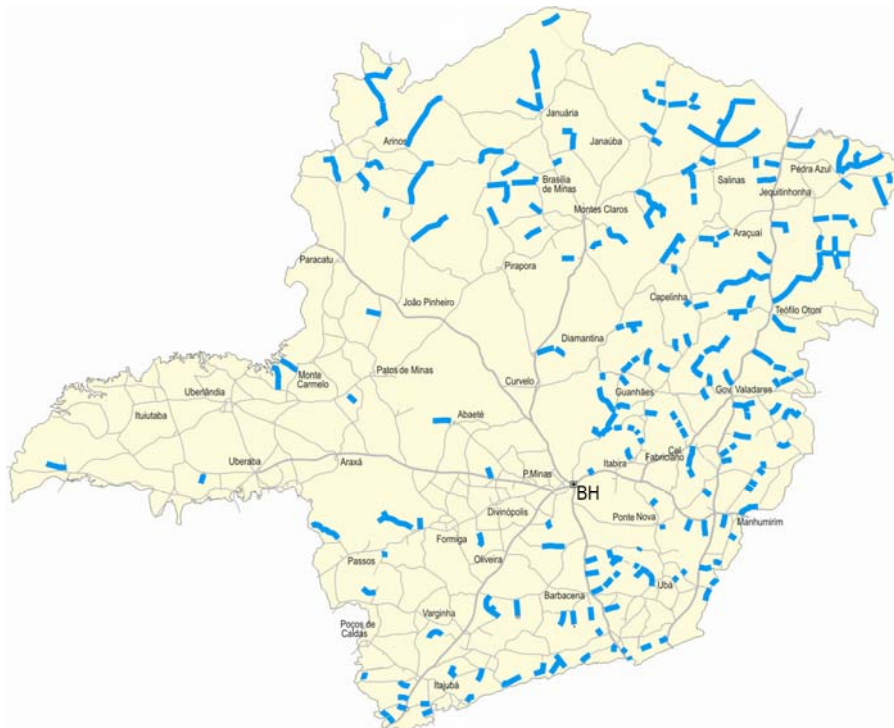
- ampliar a inserção nacional e internacional da Região Metropolitana de Belo Horizonte - RMBH;
- ampliar a acessibilidade da população dos municípios de pequeno porte aos serviços sociais básicos e aos mercados;
- promover a inserção territorial competitiva da rede de cidades mineiras nos espaços geoeconômicos nacionais.

Como uma das formas de alcançar estes objetivos estratégicos, através da melhoria da infraestrutura rodoviária foi lançado o Projeto Estruturador PROACESSO.

3.2 O que é o PROACESSO?

O PROACESSO tem por objetivo geral a melhoria da acessibilidade de 225 municípios de pequeno porte que em 2003 eram desprovidos de ligação pavimentada à rede rodoviária principal do Estado. O programa beneficia diretamente 1.391.000 pessoas. A FIG.1 traz o mapa representando as diretrizes rodoviárias integrantes do Programa.

FIGURA 1
Mapa das Diretrizes a serem Pavimentadas pelo PROACESSO



Fonte: Assessoria da Diretoria Geral do DER/MG

No contexto sócio-econômico, o adequado suprimento de infraestrutura de transportes se constitui em elemento decisivo de estímulo ao crescimento econômico e à atração de novos investimentos produtivos.

É fundamental enfatizar que os 225 municípios integrantes do programa representam 26% dos 853 municípios mineiros, significando que os mesmos não contavam com acesso rodoviário pavimentado à rede principal do Estado, encontrando-se interligados à esta rede por meio de estradas em revestimento primário. Também vale destacar que apenas 3 cidades (1%) possuem IDH maior que a média mineira e que 122 dos municípios (54%) estão localizados nas regiões mais carentes do Estado (Norte de Minas, Vales do Jequitinhonha/Mucuri e Rio Doce). O ANEXO I traz a relação dos municípios integrantes do Programa e apresenta a situação atual.

Para garantir acesso pavimentado a todos esses municípios, ao final do PROACesso, previsto para 2011, serão pavimentados 5.456 quilômetros.

Se fizermos uma avaliação da evolução quantitativa da rede pavimentada sob circunscrição do DER/MG também comprovaremos a importância do PROACesso, visto que após sua conclusão terão sido pavimentados aproximadamente 40% da malha executada em toda a história do rodoviarismo mineiro, conforme demonstrado na TAB.3.

TABELA 3
Evolução da Rede Rodoviária Pavimentada de MG
(em km)

Ano	Extensão Pavimentada Parcial (km)	Extensão Pavimentada Acumulada (km)	Execução (anos)
1958	233	233	-
2002	13.691	13.924	44
2011	5.456	19.380 *	9

* = foi considerada somente a extensão a ser pavimentada pelo PROACesso

Fonte: DER/MG – Assessoria da Diretoria Geral do DER/MG

Serão beneficiados pelo Programa:

- os usuários dos serviços de transportes rodoviários de cargas e passageiros;
- os operadores de transportes rodoviários de cargas e passageiros; e

- o Governo, através do DER/MG, enquanto responsável pela gerência da rede rodoviária.

Além dos benefícios resultantes da redução dos custos operacionais dos veículos que trafegam pelos acessos melhorados e do tempo das viagens, as intervenções previstas permitirão expandir e diversificar a oferta de serviços de transporte nas áreas atendidas e facilitar o acesso de seus habitantes aos serviços sociais (de educação e saúde, principalmente) e econômicos (mercados regionais, insumos agrícolas, atividades de extensão rural e outros serviços públicos, etc.).

Numa visão mais detalhada, são esperados os seguintes benefícios:

- aumento da acessibilidade dos municípios incluídos no Programa, com melhoria das condições de escoamento dos produtos locais e impactos positivos no incremento e competitividade da economia regional;
- redução dos custos operacionais dos veículos, com impactos positivos no preço dos fretes e das tarifas pagas pelos usuários;
- redução do tempo das viagens e aumento das condições de conforto e segurança de operadores e usuários;
- facilitação do acesso das populações locais aos serviços sociais instalados em pólos microrregionais de maior porte;
- incremento das atividades econômicas e conseqüentemente, aumento dos recursos tributários arrecadados nos municípios beneficiados; e
- criação de oportunidades de emprego e geração de renda nas áreas beneficiadas.

4 AVALIAÇÃO DOS RESULTADOS DO PROCESSO

4.1 Resultados Gerais

Os resultados do PROCESSO já são expressivos. O melhoramento nas ligações e acessos incluídos no Programa está permitindo condições adequadas e permanentes de trafegabilidade aos usuários com menores custos e maior conforto e segurança. De modo específico, a implantação do Programa vem melhorando a acessibilidade e a mobilidade das pessoas residentes nos municípios e

microrregiões beneficiados, facilitando-lhes o acesso às oportunidades de trabalho e aos serviços sociais básicos, além de contribuir para o crescimento das atividades econômicas, fortalecendo as potencialidades locais e facilitando sua integração aos mercados e a atração de novos empreendimentos.

A TAB.4 apresenta os resultados gerais do PROCESSO até maio/2010:

TABELA 4
Resultados do PROCESSO até Maio/2010

Indicador	Total do Programa	Executado	% Executado
Extensão Pavimentada	5.456 km	3.881 km	71%
Município com Acesso Pavimentado *	225	152	67%
População Diretamente Beneficiada	1.390.834	981.013	71%
Investimentos	4 bilhões	2,4 bilhões	60%

* Outras 67 obras estão em andamento e mais 6 serão executadas pela União

Fonte: Diretoria de Infraestrutura Rodoviária do DER/MG

A satisfação da população beneficiada pelo PROCESSO foi explicitada em depoimentos incluídos no Livro lançado pelo DER/MG chamado PROCESSO (MINAS GERAIS, PROCESSO, 2010), que ratificaram a importância social e econômica da pavimentação das rodovias.

Seu João Gomes é feirante em Santo Antônio do Retiro. Ele produz tomate, pimentão, chuchu, abóbora e abacaxi. E ainda traz do CEASA, em Belo Horizonte, as batatas, cebolas e outros produtos que vende em sua banca:

Uma beleza! Com o asfalto, o frete melhorou no preço e as mercadorias chegam mais baratas.

O doutor Reubem Godinho é médico em Aricanduva. Já passou muito aperto, preocupado com a estrada que a ambulância teria de percorrer, levando gestantes ou pacientes de emergência. E para chegar ao posto médico precisava de um jipe:

Hoje é muito mais tranquilo. Se havia risco, eu até preferia fazer o parto aqui no posto, com medo de deixar acontecer na ambulância, sem nenhuma estrutura. Na época de chuva eu tinha que usar o jipe, agora nem preciso mais dele, vou vender.

Lidiane Borges Oliva é professora em Varzelândia. Sua grande preocupação eram as condições que seus alunos enfrentavam diariamente para chegar à escola. Ausências e atrasos muitas vezes eram ocasionados pelo péssimo estado das estradas da região:

O asfalto facilitou a vida de muitos alunos que dependem do transporte escolar. Agora, eles chegam sempre na hora, descansados e dispostos. Isso ajuda demais no aprendizado deles.

4.2 Resultados nos Municípios de Passabém e Taquaraçu de Minas

A Auditoria Geral do Estado de Minas Gerais – AUGE elaborou o Relatório Social de Avaliação do Programa PROCESSO (MINAS GERAIS, AUGE nº 1520.3.27.03.047.08, 2008) que visou avaliar o alcance dos resultados das ações realizadas pelo DER/MG, nos municípios de Passabém e Taquaraçu de Minas. Para isso a AUGE entrevistou representantes dos diversos setores dos dois municípios.

4.2.1 Acessibilidade e Mobilidade

Segundo relato dos cidadãos entrevistados pela AUGE, no período chuvoso as cidades ficavam isoladas, já que nenhum veículo conseguia transitar, sendo necessário, muitas vezes, que a prefeitura enviasse tratores para rebocar os que ficavam atolados, sendo que apenas quando as chuvas cessavam e a lama secava é que os veículos conseguiam passar. Esta situação impedia o acesso dos moradores a atendimentos médico-hospitalares e melhores oportunidades de ensino.

Com a conclusão das obras de pavimentação a população reduziu significativamente o tempo de deslocamento, conforme apresentado na TAB.5.

TABELA 5
Comparativo da redução do tempo gasto em viagens

Cidade	Trecho	Tempo Viagem (em minutos)		
		Antes da Pavimentação	Depois da Pavimentação	Redução (%)
Taquaraçu de Minas	Taquaraçu de Minas-Entr.BR381	36	15	59%
Taquaraçu de Minas	Taquaraçu de Minas-Belo Horizonte	90	60	34%
Passabém	Passabém-Entr.BR120	30	7	77%
Passabém	Passabém-Santa Maria de Itabira	50	25	50%
Passabém	Passabém-Itabira	90	60	34%

Fonte: Relatório Social da AUGE, 2008

A diminuição do tempo de viagem proporcionou benefícios e conforto não só aos passageiros, como segurança aos motoristas das linhas de ônibus que fazem os itinerários. Em entrevista à equipe da AUGÉ, o motorista que faz o percurso Belo Horizonte-Taquaraçu de Minas disse que além da redução do tempo de viagem, a pavimentação proporcionou maior conforto.

Outro fato importante é que após a pavimentação não houve mais ocorrências de impossibilidade de conclusão das viagens de transporte de passageiros. A aplicação dos questionários aferiu que para 81,8% dos entrevistados o maior benefício direto proporcionado pela obra foi ganho de mobilidade.

4.2.2 Benefícios na Área da Saúde

Como Taquaraçu de Minas possui apenas dois postos de saúde e os pacientes mais graves são atendidos em Santa Luzia e Passabém, possui apenas um hospital e um posto de saúde, encaminhando seus casos graves/urgentes para Itabira, a pavimentação também vem permitindo maior acesso das populações a serviços especializados de saúde.

Os entrevistados afirmaram que a execução da obra vem impedindo a ocorrência de óbito de pessoas dentro das ambulâncias que transportam pacientes para maiores centros, devido ao oferecimento de maior agilidade na locomoção.

Outra grata surpresa apresentada pelo Relatório da AUGÉ é que com a conclusão das obras está sendo possível que as Prefeituras de Taquaraçu de Minas e Passabém, aumentem o quadro de profissionais da área da saúde e adquiram novas vans para o transporte de doentes.

Os dados são confirmados pelo Ministério da Saúde. Conforme estatística do Ministério, a despesa com pessoal da saúde e os investimentos totais no setor aumentaram substancialmente entre 2006 e 2009, conforme demonstrado na TAB.6.

TABELA 6
Evolução dos Investimentos em Saúde nos Municípios de Taquaraçu de Minas e Passabém
 (Valores em R\$)

Município	Indicador	Ano 2006	Ano 2009	Variação %
Taquaraçu de Minas	Despesa total com saúde	1.024.759,86	1.407.109,76	+ 37%
	Despesa com pessoal	602.389,59	1.020.106,21	+ 69%
Passabém	Despesa total com saúde	1.125.433,29	1.544.448,95	+ 37%
	Despesa com pessoal	445.200,09	941.309,97	+ 111%

Fonte: Ministério da Saúde, 2010

4.2.3 Benefícios na Área da Educação

A AUGÉ concluiu que as ações do PROCESSO facilitaram o acesso da população dos dois municípios aos estabelecimentos educacionais, disponibilizando melhores condições para o transporte dos estudantes.

Também como na área da saúde, a rodovia vem contribuindo para contratação de novos profissionais de educação, além de possibilitar a redução da evasão escolar, conforme informado pelas Secretarias Municipais de Educação de Taquaraçu de Minas e Passabém.

4.2.4 Recolhimento de Impostos

Os dados de incremento no recolhimento de impostos nos municípios de Taquaraçu de Minas e Passabém, aferidos pela Secretaria de Estado da Fazenda de Minas Gerais – SEF/MG, também ratificam a importância das ações. A TAB.7 apresenta os dados.

TABELA 7
Evolução do Recolhimento de Impostos nos Municípios de Taquaraçu de Minas e Passabém
 (Valores em R\$ x 10³)

Município	Acumulado em 2002			Acumulado em 2009			Variação %
	ICMS	Outras Receitas *	Total	ICMS	Outras Receitas *	Total	
Taquaraçu de Minas	7.934	49.352	57.286	17.875	208.252	226.127	+ 395%
Passabém	5.211	22.688	27.899	9.980	78.846	88.826	+ 318%

* inclui IPVA, ITCD, AIR, Taxas, Multas, Juros e Dívida Ativa, inclusive do ICMS

Fonte: SEF/MG, 2010

4.2.5 Incremento na Economia Local

Foram inúmeras as conclusões da AUGE sobre o incremento na economia provocado pela conclusão da pavimentação dos dois acessos:

- segundo relato do proprietário da empresa Ju & Ana, em Taquaraçu de Minas, a maioria das famílias da cidade que não tinham automóvel agora já possuem;
- o gerente da EBQ – Empresa Brasileira de Quartzos de Taquaraçu de Minas informou que a produção da empresa passou de 200 para 7.000 toneladas/mês;
- as construções e o interesse pela aquisição de sítios e fazendas próximos às cidades vem aumentando;
- a SEF/MG certificou o aumento no número de contribuintes em Taquaraçu de Minas, de 35 em 2007 para 38 até meados de 2008;
- o proprietário de uma loja de móveis em Taquaraçu de Minas informou que foi aumentado o leque de produtos oferecidos aos consumidores, tendo em vista a facilidade de acesso dos fornecedores à cidade;
- o proprietário de uma farmácia em Passabém disse que atualmente os medicamentos são entregues pelas indústrias farmacêuticas sem atraso;
- um pecuarista de Passabém disse que os produtores ficaram mais estimulados a comercializar o queijo e o leite, tendo havido, a partir da conclusão da obra, um aumento da produção entre 30 e 40% e a diminuição dos prejuízos com a demora na entrega do leite na Cooperativa Agropecuária Vale Santo Antônio Ltda;
- em Taquaraçu de Minas, o representante do Sindicato dos Produtores Rurais do município prevê aumento na produção agrícola da cidade, dizendo ainda, que a rodovia já contribui para a chegada de produtos a CEASA com melhor qualidade;
- em ambos os municípios visitados pela AUGE, 70% dos entrevistados afirmaram ter havido incremento na economia local em decorrência da pavimentação; e
- 91% dos entrevistados pela AUGE afirmaram que o escoamento da produção de Passabém e Taquaraçu de Minas foi facilitada.

4.2.6 Diminuição dos Custos Operacionais de Transportes

A população dos municípios de Passabém e Taquaraçu de Minas que utiliza o transporte regular de passageiros foi diretamente beneficiada pela conclusão das obras.

- Linha Taquaraçu de Minas-Belo Horizonte – segundo a Superintendência de Transporte Metropolitano da Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas de Minas Gerais – SETOP/MG, a pavimentação permitiu que a tecnologia de transporte utilizada fosse modificada de convencional para comercial, proporcionando a seguinte redução da tarifa:
 - trecho Taquaraçu de Minas-Entr.BR381 (segmento pavimentado pelo PROACESSO) → redução de 25,8%;
 - trecho Entr.BR381-Belo Horizonte → redução de 16,67%.
- Linha Santo Antônio do Rio Abaixo-Belo Horizonte, passando por Passabém – segundo a Superintendência de Transporte Intermunicipal da SETOP, a pavimentação permitiu redução das tarifas nos percentuais abaixo:
 - trecho Passabém-Belo Horizonte → redução de 1,25%;
 - trecho Santa Maria do Itabira-Passabém → redução de 8,25%.

Também as empresas que realizam o transporte regular de passageiros daqueles municípios (Expresso Duque de Caxias e Saritur) informaram que após a pavimentação o total de custo das empresas foi reduzido em 50%, sendo 15% no gasto com combustível.

Esta redução de custo também foi afiançada por 78,9% dos moradores entrevistados em Taquaraçu de Minas e Passabém. Já o economia de consumo de combustível foi estimada pela AUGÉ em 15%.

No transporte de cargas, a empresa Patrus Transportes Urgentes afirmou que a economia com a manutenção dos veículos que atendem os dois municípios foi de 70%.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Durante o desenvolvimento deste trabalho foi possível comprovar que a pavimentação de uma rodovia não se resume a uma obra de engenharia rodoviária onde a partir de um projeto de engenharia são utilizados conhecimentos e ferramentas técnicas para sua construção. As rodovias, principalmente aquelas

providas de revestimento asfáltico, são como artérias que proporcionam aos indivíduos a facilitação de um de seus direitos mais importantes: ir e vir.

No caso específico do PROCESSO está claro o seu alcance social e econômico. Naquelas cidades beneficiadas pelo Programa, cujo acesso já foi pavimentado, está sendo possível aferir os resultados do pós construção, principalmente no que diz respeito às áreas da saúde, educação e arrecadação de impostos. Pelos depoimentos colhidos junto à população fica claro o resgate da dignidade trazido pelo Programa.

Principalmente, em um país movido pelas estradas, onde o desenvolvimento econômico sustentável está intimamente ligado ao bom oferecimento de infraestrutura rodoviária, o PROCESSO contribui decisivamente para a diminuição dos custos de transportes.

Finalizando, vale ressaltar que a comprovação estatística dos resultados do desenvolvimento econômico e social nos municípios integrantes do PROCESSO poderá ser conhecida a partir da divulgação do novo Índice de Desenvolvimento Humano – IDH (ano de 2010), pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE e quando da divulgação do novo Índice Mineiro de Responsabilidade Social – IMRS (ano de 2010), pela Fundação João Pinheiro.

6 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL. DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT. **Manual de Conservação Rodoviária**. Brasília: DNIT, 2005.

BRASIL. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES COM PARCERIA DO MINISTÉRIO DA DEFESA. **Plano Nacional de Logística e Transportes**. Brasília: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES COM PARCERIA DO MINISTÉRIO DA DEFESA, 2007.

MINAS GERAIS. DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DE MINAS GERAIS - DER/MG **Sistema Rodoviário Estadual 2009**. Belo Horizonte: DER/MG, 2009.

MINAS GERAIS. SECRETARIA DE ESTADO DE PLANEJAMENTO E GESTÃO DE MINAS GERAIS. **Plano Mineiro de Desenvolvimento Integrado**. Belo Horizonte: Assembléia Legislativa, 2007

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MINAS GERAIS. **Legislação Mineira**. Disponível em: <<http://www.almg.gov.br/>>. Acesso em 13 de maio de 2010.

SECRETARIA DE ESTADO DE FAZENDA DE MINAS GERAIS. **Arrecadação por Municípios**. Disponível em: <<http://www.fazenda.mg.gov.br/>>. Acesso em 02 de maio de 2010.

MINAS GERAIS. AUDITORIA GERAL DO ESTADO. **Relatório Social de Avaliação do Programa PROCESSO**. Belo Horizonte, 2008.

MINAS GERAIS. Departamento de Estradas e Rodagem de Minas Gerais – DER/MG. **PROCESSO**. Belo Horizonte: Artes Gráficas Formato, 2010.

BRASIL. HOLANDA, Aurélio Buarque; **Dicionário Aurélio Básico da Língua Portuguesa**; Folha de São Paulo, Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira S/A, 1995.

MINAS GERAIS. Departamento de Estradas e Rodagem de Minas Gerais – DER/MG. **Nota Técnica do Programa PROCESSO**. Belo Horizonte: DER/MG, 2010.

MINISTÉRIO DA SAÚDE. **Caderno de Informações de Saúde**. Disponível em: <<http://www.saude.gov.br/>>. Acesso em 22 de maio de 2010.

ANEXO I - RELAÇÃO DOS MUNICÍPIOS INTEGRANTES DO PROCESSO

Seq.	Município Beneficiado	Diretriz	Rodovia	Extensão (km)		Região de Planejamento	População (Censo 2000)	IDH	Situação em 31/05/2010
				Total	PRO ACESSO				
1	Águas Formosas	Águas Formosas-Crisólita	MG105	20,0	0,0	09ª - Jequitinhonha/Mucuri	17.845	0,639	Concluída
2	Alagoa	Alagoa-Itamonte	Municipal	36,5	36,5	03ª - Sul Minas	2.800	0,726	Em Andamento
3	Albertina	Albertina-Jacutinga	Municipal	12,6	12,6	03ª - Sul Minas	2.841	0,747	Em Andamento
4	Alto Rio Doce	Desterro Melo-Alto Rio Doce	MG132	22,9	22,9	02ª - Zona Mata	13.858	0,696	Em Andamento
5	Alvarenga	Alvarenga-Tarumirim	Municipal	50,7	50,7	10ª - Rio Doce	5.212	0,658	Em Andamento
6	Alvorada Minas	Alvorada Minas-Serro	Municipal	15,4	15,4	01ª - Central	3.527	0,667	Concluída
7	Angelândia	Angelândia-Entr.BR120(Capelinha)	Municipal	26,0	26,0	09ª - Jequitinhonha/Mucuri	7.468	0,635	Concluída
8	Antônio Prado Minas	Antônio Prado Minas-Eugenópolis	Municipal	13,0	13,0	02ª - Zona Mata	1.794	0,720	Concluída
9	Aracitaba	Aracitaba-Oliveira Fortes	Acesso	8,0	8,0	02ª - Zona Mata	2.086	0,684	Concluída
10	Aricanduva	Aricanduva-Capelinha	Municipal	23,3	23,3	09ª - Jequitinhonha/Mucuri	4.255	0,637	Concluída
11	Bandeira	Bandeira-Entr.LMG634	LMG630	21,7	21,7	09ª - Jequitinhonha/Mucuri	5.318	0,619	Em Andamento
12	Barão Monte Alto	Barão Monte Alto-Patrocínio Muriaé	Municipal	13,0	13,0	02ª - Zona Mata	6.232	0,694	Concluída
13	Belmiro Braga	Belmiro Braga-Entr.MG353	Acesso	18,0	4,5	02ª - Zona Mata	3.427	0,735	Concluída
14	Berilo	Berilo-Francisco Badaró	Municipal	16,3	16,3	09ª - Jequitinhonha/Mucuri	12.979	0,680	Em Andamento
15	Berizal	Taiobeiras-Berizal	LMG626 Municipal	65,2	33,2	08ª - Norte Minas	3.970	0,601	Concluída
16	Bertópolis	Bertópolis-Machacalis	LMG682	19,4	19,4	09ª - Jequitinhonha/Mucuri	4.446	0,585	Em Andamento
17	Bias Fortes	Antônio Carlos-Bias Fortes	MG135	50,6	19,6	02ª - Zona Mata	4.392	0,713	Em Andamento
18	Bocaina Minas	Liberdade-Bocaina Minas	Municipal	23,0	23,0	03ª - Sul Minas	4.983	0,724	Concluída
19	Bom Jesus Penha	Bom Jesus Penha-Alpinópolis	BR265	27,4	27,4	03ª - Sul Minas	3.523	0,776	Em Andamento
20	Bom Repouso	Bom Repouso-Entr.BR381	LMG884	19,0	19,0	03ª - Sul Minas	10.514	0,750	Concluída
21	Bonito Minas	Bonito Minas-Entr.Cônego Marinho/Januária	Municipal	34,3	34,3	08ª - Norte Minas	7.863	0,580	Concluída
22	Botumirim	Botumirim-Distr.Adão Colares-Entr.MG307	LMG655 Municipal	51,8	51,8	08ª - Norte Minas	6.834	0,665	Em Andamento
23	Brás Pires	Senador Firmino-Brás Pires	MG124	21,9	21,9	02ª - Zona Mata	5.107	0,706	Concluída
24	Braúnas	Braúnas-Joanésia	MG232	25,7	21,7	10ª - Rio Doce	5.408	0,665	Concluída
25	Cabeceira Grande	Cabeceira Grande-Entr.Unai	MG188 Municipal	57,5	57,5	07ª - Noroeste Minas	5.920	0,730	Em Andamento
26	Cachoeira Pajeú	Cachoeira Pajeú-Entr.BR116	LMG632	14,1	14,1	09ª - Jequitinhonha/Mucuri	8.523	0,622	Concluída
27	Camacho	Camacho-Itapecerica	MG164	20,6	20,6	06ª - Centro Oeste Minas	3.533	0,698	Concluída
28	Campo Azul	Campo Azul-Entr.MG202(Ubai)	Municipal	42,0	42,0	08ª - Norte Minas	3.574	0,650	Em Andamento
29	Caparaó	Caparaó-Entr.MG111	Municipal	11,8	11,8	02ª - Zona Mata	5.000	0,716	Concluída
30	Capela Nova	Capela Nova-Entr.BR040	MG275	27,4	25,4	01ª - Central	4.964	0,712	Concluída
31	Capitão Andrade	Capitão Andrade-Entr.BR116	LMG766	25,9	25,9	10ª - Rio Doce	4.306	0,676	Concluída
32	Carai	Carai-Entr.BR116(Catuji)	MGC342	26,3	26,3	09ª - Jequitinhonha/Mucuri	20.981	0,636	Concluída
33	Carrancas	Carrancas-Itutinga	MG451	25,9	25,9	03ª - Sul Minas	3.887	0,750	Concluída
34	Catuti	Mato Verde-Catuti	Municipal	11,6	10,6	08ª - Norte Minas	5.337	0,605	Concluída
35	Cedro Abaeté	Abaeté-Cedro Abaeté	MGC352	34,1	20,1	01ª - Central	1.289	0,748	Em Andamento
36	Chapada Gaúcha	Arinos-Chapada Gaúcha	LMG608	94,5	94,5	08ª - Norte Minas	7.270	0,683	Em Andamento
37	Chapada Norte	Chapada Norte-Minas Novas	BR367	20,0	14,0	09ª - Jequitinhonha/Mucuri	15.225	0,641	DNIT
38	Chiador	Chiador-Divisa MG/RJ	Municipal	16,7	16,7	02ª - Zona Mata	2.958	0,719	Em Andamento
39	Cipotânea	Alto Rio Doce-Cipotânea	MG132	16,3	16,3	02ª - Zona Mata	6.345	0,643	Em Andamento
40	Claraval	Claraval-Ibiraci	MG344	25,3	25,0	03ª - Sul Minas	4.242	0,740	Concluída
41	Comercinho	Medina-Comercinho	LMG650	41,2	41,2	09ª - Jequitinhonha/Mucuri	10.204	0,603	Em Andamento
42	Conceição Ipanema	Conceição Ipanema-Entr.MG111	Municipal	10,0	9,1	10ª - Rio Doce	4.377	0,704	Concluída
43	Conceição Mato Dentro	Conceição Mato Dentro-Córrego Vacaria	MG010	62,3	16,3	01ª - Central	18.637	0,672	Concluída
44	Conceição Pedras	Conceição Pedras-Pedralva	Municipal	13,6	13,6	03ª - Sul Minas	2.714	0,751	Em Andamento
45	Cônego Marinho	Cônego Marinho-Januária	Municipal	30,0	30,0	08ª - Norte Minas	6.477	0,639	Concluída
46	Congonhas Norte	Congonhas Norte-Conceição Mato Dentro	Municipal	43,4	43,4	01ª - Central	4.897	0,655	Em Andamento

ANEXO I - RELAÇÃO DOS MUNICÍPIOS INTEGRANTES DO PROCESSO

Seq.	Município Beneficiado	Diretriz	Rodovia	Extensão (km)		Região de Planejamento	População (Censo 2000)	IDH	Situação em 31/05/2010
				Total	PRO ACESSO				
47	Consolação	Consolação-Paraisópolis	Municipal	18,8	18,8	03ª - Sul Minas	1.699	0,703	Concluída
48	Cordislândia	Cordislândia-Monsenhor Paulo	MG267	20,4	20,4	03ª - Sul Minas	3.359	0,750	Em Andamento
49	Coroaci	Coroaci-Entr.BR259	MG314	18,4	18,4	10ª - Rio Doce	10.802	0,699	Em Andamento
50	Córrego Novo	Córrego Novo-Pingo D'água	Municipal	12,5	12,5	10ª - Rio Doce	3.638	0,677	Concluída
51	Crisólita	Crisólita-Pavão	MG105	30,0	0,0	09ª - Jequitinhonha/Mucuri	5.298	0,586	Concluída
52	Cristália	Cristália-Entr.Grão Mogol	MG307	17,4	17,4	08ª - Norte Minas	5.583	0,647	Concluída
53	Cruzeiro Fortaleza	Cruzeiro Fortaleza-Guimarânia	LMG737	22,0	19,0	05ª - Alto Paranaíba	3.720	0,795	Concluída
54	Cuparaque	Cuparaque-Goiabeira	MG422 LMG774	19,4	19,4	10ª - Rio Doce	4.367	0,710	Em Andamento
55	Desterro Entre Rios	Desterro Entre Rios-Entre Rios Minas	MG270	34,5	34,1	01ª - Central	6.807	0,704	Concluída
56	Desterro Melo	Desterro Melo-Entr.BR040	MGC265	30,0	18,3	02ª - Zona Mata	3.211	0,689	Concluída
57	Divinésia	Divinésia-Ubá	MG124	16,2	13,0	02ª - Zona Mata	3.188	0,724	Concluída
58	Divisópolis	Divisa Alegre-Divisópolis	LMG610/614	41,0	41,0	09ª - Jequitinhonha/Mucuri	6.480	0,605	Concluída
59	Dom Bosco	Dom Bosco-Entr.MG181	Municipal BR251	37,3	37,3	07ª - Noroeste Minas	4.055	0,752	Concluída / DNIT
60	Dom Joaquim	Dom Joaquim-Conceição Mato Dentro	MG010/229	29,8	29,8	01ª - Central	4.698	0,652	Em Andamento
61	Dom Viçoso	Dom Viçoso-Entr.MG347	Municipal	20,0	20,0	03ª - Sul Minas	3.034	0,715	Concluída
62	Dores Guanhães	Dores Guanhães-Entr.BR120	MG232	15,0	15,0	10ª - Rio Doce	5.380	0,666	Concluída
63	Dores Turvo	Dores Turvo-Senador Firmino	MG280	13,0	13,0	02ª - Zona Mata	4.799	0,711	Concluída
64	Doresópolis	Doresópolis-Entr.MG050	LMG824	23,0	23,0	06ª - Centro Oeste Minas	1.350	0,758	Concluída
65	Douradoquara	Douradoquara-Entr.MG190	MGC352	27,6	27,6	05ª - Alto Paranaíba	1.785	0,776	Concluída
66	Durandé	Durandé-Entr.BR262	MG108	8,9	7,9	02ª - Zona Mata	7.005	0,675	Concluída
67	Felício Santos	Felício Santos-Entr.MG214	MG317	16,5	16,5	01ª - Central	5.729	0,657	Concluída
68	Felisburgo	Felisburgo-Joaíma	MG205 MG105	36,6	36,6	09ª - Jequitinhonha/Mucuri	6.241	0,642	Em Andamento
69	Formoso	Buritis-Formoso	MG400	122,9	122,9	07ª - Noroeste Minas	6.522	0,695	Em Andamento
70	Francisco Badaró	Francisco Badaró-Araçuaí	LMG676/678	43,9	43,9	09ª - Jequitinhonha/Mucuri	10.309	0,646	Concluída
71	Francisco Dumont	Francisco Dumont-Entr.BR135(Eng.Navarro)	MG208	33,3	33,3	08ª - Norte Minas	4.488	0,656	Concluída
72	Franciscópolis	Franciscópolis-Entr.MG217	Municipal	18,3	18,3	09ª - Jequitinhonha/Mucuri	6.426	0,605	Concluída
73	Frei Gaspar	Frei Gaspar-Teófilo Otoni	MGC342	26,0	26,0	09ª - Jequitinhonha/Mucuri	5.975	0,621	Concluída
74	Frei Lagonegro	Frei Lagonegro-Entr.MG117	Municipal	10,2	10,2	10ª - Rio Doce	3.191	0,612	Concluída
75	Fronteira Vales	Águas Formosas-Fronteira Vales	MG105	26,7	26,7	09ª - Jequitinhonha/Mucuri	4.902	0,599	Em Andamento
76	Fruta Leite	Fruta Leite-Entr.BR251	LMG626	19,5	19,5	08ª - Norte Minas	6.777	0,586	Concluída
77	Gameleiras	Catuti-Gameleiras	Municipal	41,2	41,2	08ª - Norte Minas	5.263	0,581	Concluída
78	Goiabeira	Goiabeira-Entr.BR259	LMG774	25,5	13,1	10ª - Rio Doce	2.715	0,670	Concluída
79	Gonçalves	Gonçalves-Entr.MG173	Municipal	12,7	12,7	03ª - Sul Minas	4.123	0,759	Concluída
80	Grão Mogol	Entr.BR251-Grão Mogol	MG307 Acesso	52,5	52,5	08ª - Norte Minas	14.224	0,672	Concluída
81	Grupiara	Estrela Sul-Grupiara	LMG742	32,3	32,3	05ª - Alto Paranaíba	1.376	0,779	Concluída
82	Guaraciama	Bocaiúva-Guaraciama	Municipal	21,0	21,0	08ª - Norte Minas	4.469	0,689	Concluída
83	Ibiracatu	Ibiracatu-Varzelândia	Municipal	16,0	16,0	08ª - Norte Minas	6.534	0,615	Concluída
84	Ibiraci	Cássia-Ibiraci	MG344	27,0	13,8	03ª - Sul Minas	10.229	0,762	Concluída
85	Icarai Minas	Icarai Minas-Entr.MG402	Municipal	32,3	32,3	08ª - Norte Minas	9.315	0,650	Concluída
86	Imbé Minas	Imbé Minas-Entr.BR116	Municipal	22,0	22,0	10ª - Rio Doce	5.911	0,673	Em Andamento
87	Indaiabira	Indaiabira-Taiobeiras	Municipal LMG602	39,7	39,7	08ª - Norte Minas	7.425	0,571	Concluída
88	Ingaí	Ingaí-Entr.MGC354	Municipal	5,1	5,1	03ª - Sul Minas	2.494	0,759	Concluída
89	Itabirinha	Itabirinha-Mendes Pimentel	MG417	27,3	27,3	10ª - Rio Doce	9.809	0,680	Concluída
90	Itacambira	Itacambira-Juramento	MG308	59,3	57,8	08ª - Norte Minas	4.558	0,668	Em Andamento
91	Itaipé	Itaipé-Entr.BR116	LMG694	21,1	12,3	09ª - Jequitinhonha/Mucuri	10.751	0,633	Concluída
92	Itambé Mato Dentro	Itabira-Itambé Mato Dentro	Municipal	44,3	32,2	01ª - Central	2.582	0,675	Em Andamento

ANEXO I - RELAÇÃO DOS MUNICÍPIOS INTEGRANTES DO PROCESSO

Seq.	Município Beneficiado	Diretriz	Rodovia	Extensão (km)		Região de Planejamento	População (Censo 2000)	IDH	Situação em 31/05/2010
				Total	PRO ACESSO				
93	Itanhomi	Capitão Andrade-Itanhomi	LMG766	16,0	0,0	10ª - Rio Doce	11.572	0,699	Concluída
94	Jacinto	Almenara-Jacinto	MGC367	51,0	11,0	09ª - Jequitinhonha/Mucuri	12.087	0,632	DNIT
95	Jenipapo Minas	Jenipapo Minas-Entr.LMG676	Municipal	13,6	13,6	09ª - Jequitinhonha/Mucuri	6.490	0,618	Concluída
96	Joanésia	Mesquita-Joanésia	MG232	13,7	13,7	10ª - Rio Doce	6.617	0,681	Concluída
97	Jordânia	Almenara-Jordânia	LMG634	74,5	74,5	09ª - Jequitinhonha/Mucuri	9.865	0,647	Concluída
98	José Gonçalves Minas	José Gonçalves Minas-Entr.Leme Prado	Municipal LMG677	42,9	42,9	09ª - Jequitinhonha/Mucuri	4.696	0,646	Concluída
99	Josenópolis	Josenópolis-Padre Carvalho	Municipal	25,8	25,8	08ª - Norte Minas	4.253	0,610	Em Andamento
100	Juvenília	Juvenília-Montalvânia	MGC030	28,2	28,2	08ª - Norte Minas	7.148	0,625	Em Andamento
101	Ladainha	Ladainha-Poté	LMG710	28,6	28,6	09ª - Jequitinhonha/Mucuri	15.832	0,609	Concluída
102	Lagoa Grande	Lagoa Grande-Entr.MG410	Municipal	29,0	29,0	07ª - Noroeste Minas	7.610	0,721	Concluída
103	Lagoa Patos	Lagoa Patos-São João Lagoa	LMG656	31,7	31,7	08ª - Norte Minas	4.454	0,657	Em Andamento
104	Lajinha	Lajinha-Entr.Durandé	MG108	22,4	22,4	02ª - Zona Mata	19.528	0,694	Concluída
105	Lamim	Catas Altas Noruega-Lamim	Municipal	10,4	10,4	02ª - Zona Mata	3.587	0,691	Concluída
106	Leandro Ferreira	Leandro Ferreira-Entr.BR262	LMG801	17,1	15,2	06ª - Centro Oeste Minas	3.227	0,737	Concluída
107	Leme Prado	Leme Prado-Entr.BR367	Municipal LMG677	39,6	39,6	09ª - Jequitinhonha/Mucuri	4.736	0,683	Concluída
108	Limeira Oeste	Limeira Oeste-Entr.LMG864	Ligação	33,9	25,4	04ª - Triângulo Mineiro	6.170	0,751	Concluída
109	Luisburgo	Luisburgo-Entr.BR262	Municipal	25,3	15,3	02ª - Zona Mata	6.297	0,701	Concluída
110	Luminárias	Lavras-Luminárias	MGC354	36,6	26,1	03ª - Sul Minas	5.482	0,763	Concluída
111	Machacalis	Águas Formosas-Machacalis	LMG682	25,4	25,4	09ª - Jequitinhonha/Mucuri	6.917	0,637	Concluída
112	Malacacheta	Malacacheta-Poté	MG217	42,0	14,8	09ª - Jequitinhonha/Mucuri	19.250	0,653	Concluída
113	Mamonas	Mamonas-Entr.MGC122	Municipal	5,8	3,4	08ª - Norte Minas	6.138	0,620	Concluída
114	Marilac	Marilac-Entr.BR116	MGC451	31,1	28,1	10ª - Rio Doce	4.424	0,647	Concluída
115	Marmelópolis	Delfim Moreira-Marmelópolis	Municipal	19,0	19,0	03ª - Sul Minas	3.293	0,721	Contratada
116	Mata Verde	Mata Verde-Entr.Almenara	Municipal	59,6	59,6	09ª - Jequitinhonha/Mucuri	7.085	0,604	Em Andamento
117	Mesquita	Mesquita-Santana Paraíso	MG232	20,7	9,5	10ª - Rio Doce	6.771	0,677	Concluída
118	Miravânia	Miravânia-Cônego Marinho	Municipal	66,4	66,4	08ª - Norte Minas	4.187	0,644	Em Andamento
119	Monjolos	Monjolos-Santo Hipólito	MG220	13,6	13,6	01ª - Central	2.579	0,676	Em Andamento
120	Montalvânia	Manga-Montalvânia	MGC135	65,1	65,1	08ª - Norte Minas	16.031	0,644	DNIT
121	Monte Formoso	Monte Formoso-Ponto Volantes	Municipal	39,2	39,2	09ª - Jequitinhonha/Mucuri	4.411	0,570	Concluída
122	Montezuma	Montezuma-Santo Antônio Retiro	Municipal	32,3	32,3	08ª - Norte Minas	6.573	0,589	Concluída
123	Morro Pilar	Morro Pilar-Entr.MG010	MG232	21,5	21,5	01ª - Central	3.735	0,682	Contratada
124	Munhoz	Munhoz-Toledo	Municipal	21,0	21,0	03ª - Sul Minas	6.656	0,743	Concluída
125	Nacip Raydan	Nacip Raydan-Virgolândia	LMG744	8,8	8,8	10ª - Rio Doce	3.122	0,611	Concluída
126	Natalândia	Natalândia-Entr.LMG628	LMG662/664	47,3	47,3	07ª - Noroeste Minas	3.293	0,722	Em Andamento
127	Ninheira	Ninheira-São João Paraíso	Municipal	29,1	29,1	08ª - Norte Minas	9.356	0,604	Em Andamento
128	Nova Belém	Itabirinha-Nova Belém	Municipal MG311	28,5	28,5	10ª - Rio Doce	4.495	0,648	Concluída
129	Nova Mógica	Nova Mógica-Pescador	MG311	18,6	18,6	10ª - Rio Doce	4.100	0,659	Concluída
130	Novo Cruzeiro	Itaipé-Novos Cruzeiro	LMG694	30,0	30,0	09ª - Jequitinhonha/Mucuri	30.453	0,629	Concluída
131	Novo Oriente Minas	Novo Oriente Minas-Entr.BR116	MG409	47,7	47,7	09ª - Jequitinhonha/Mucuri	9.974	0,582	Concluída
132	Novorizonte	Novorizonte-Entr.MG404	Municipal	19,6	19,6	08ª - Norte Minas	4.610	0,648	Concluída
133	Oratórios	Oratórios-Entr.MG329	LMG826	11,1	9,0	02ª - Zona Mata	4.359	0,663	Concluída
134	Ouro Verde Minas	Frei Gaspar-Ouro Verde Minas	MGC342	18,2	18,2	09ª - Jequitinhonha/Mucuri	6.223	0,615	Concluída
135	Padre Carvalho	Padre Carvalho-Entr.BR251	Municipal	16,3	16,3	08ª - Norte Minas	5.227	0,618	Concluída
136	Pai Pedro	Pai Pedro-Entr.MGC122	Municipal	25,0	25,0	08ª - Norte Minas	5.832	0,575	Em Andamento
137	Palmópolis	Palmópolis-Rio Prado	Municipal	29,8	29,8	09ª - Jequitinhonha/Mucuri	8.886	0,615	Em Andamento
138	Passa Vinte	Passa Vinte-Entr.MG457	Municipal	25,0	25,0	03ª - Sul Minas	2.164	0,739	Em Andamento

ANEXO I - RELAÇÃO DOS MUNICÍPIOS INTEGRANTES DO PROCESSO

Seq.	Município Beneficiado	Diretriz	Rodovia	Extensão (km)		Região de Planejamento	População (Censo 2000)	IDH	Situação em 31/05/2010
				Total	PRO ACESSO				
139	Passabém	Passabém-Entr.BR120	Municipal	7,6	7,6	01ª - Central	1.946	0,695	Concluída
140	Patis	Patis-Entr.BR135	Municipal	16,0	16,0	08ª - Norte Minas	5.164	0,605	Concluída
141	Paulistas	Paulistas-São João Evangelista	MG117	26,6	26,6	10ª - Rio Doce	5.113	0,687	Concluída
142	Pavão	Novo Oriente Minas-Pavão	MG409	29,8	29,8	09ª - Jequitinhonha/Mucuri	8.912	0,667	Concluída
143	Pedra Bonita	Pedra Bonita(Padre Fialho)-Entr.BR262	Municipal	25,7	21,7	02ª - Zona Mata	6.237	0,685	Concluída
144	Pedra Dourada	Pedra Dourada-Entr.MG111	Ligação	13,4	13,4	02ª - Zona Mata	1.822	0,710	Concluída
145	Pedro Teixeira	Pedro Teixeira-Entr.BR267	Municipal	14,3	14,3	02ª - Zona Mata	1.787	0,684	Em Andamento
146	Pescador	Pescador-Entr.BR116	MG311	20,8	20,8	10ª - Rio Doce	4.037	0,679	Concluída
147	Piedade Gerais	Bonfim-Piedade Gerais	Municipal	18,1	18,1	01ª - Central	4.274	0,694	Concluída
148	Pingo-D'Água	Pingo-D'Água-Entr.BR458	Municipal	39,9	39,9	10ª - Rio Doce	3.820	0,685	Em Andamento
149	Pintópolis	Pintópolis-São Francisco	MG402	47,9	47,9	08ª - Norte Minas	6.949	0,636	Concluída
150	Pirajuba	Campo Florido-Pirajuba	Ligação	27,0	13,0	04ª - Triângulo Mineiro	2.741	0,786	Concluída
151	Pocrane	Pocrane-Entr.Ipanema	MG108	13,2	13,2	10ª - Rio Doce	9.851	0,691	Concluída
152	Ponto Chique	Ibiai-Ponto Chique	Municipal	35,0	35,0	08ª - Norte Minas	3.651	0,660	Em Andamento
153	Presidente Bernardes	Entr.BR482-Presidente Bernardes	Municipal	14,4	14,4	02ª - Zona Mata	5.847	0,699	Concluída
154	Presidente Kubitschek	Presidente Kubitschek-Entr.BR259	Municipal	5,3	5,3	01ª - Central	2.951	0,671	Concluída
155	Riachinho	Bonfinópolis Minas-Riachinho	MG181	38,4	38,4	08ª - Norte Minas	7.973	0,700	Concluída
156	Rio Espera	Rio Espera-Entr.Lamim	Municipal	7,0	6,6	02ª - Zona Mata	6.942	0,674	Concluída
157	Rio Pardo Minas	Rio Pardo Minas-Taiobeiras	Municipal	45,7	45,7	08ª - Norte Minas	27.237	0,633	Concluída
158	Rio Prado	Felisburgo-Rio Prado	MG205	22,9	22,9	09ª - Jequitinhonha/Mucuri	5.390	0,626	Concluída
159	Rio Preto	Santa Bárbara Monte Verde-Rio Preto	MG353	22,1	13,1	02ª - Zona Mata	5.142	0,752	Concluída
160	Rio Vermelho	Materlândia-Rio Vermelho	LMG752	26,3	26,3	01ª - Central	14.905	0,635	Concluída
161	Rosário Limeira	Rosário Limeira-Entr.BR356(Ancorado)	Municipal	5,7	5,7	02ª - Zona Mata	3.869	0,713	Concluída
162	Rubim	Rubim-Entr.MGC367	MG406	36,5	36,5	09ª - Jequitinhonha/Mucuri	9.666	0,625	Concluída
163	Salto Divisa	Jacinto-Salto Divisa	MGC367	48,0	48,0	09ª - Jequitinhonha/Mucuri	6.779	0,642	DNIT
164	Santa Cruz Salinas	Santa Cruz Salinas-Entr.BR251	Municipal	11,9	11,9	08ª - Norte Minas	4.801	0,599	Em Andamento
165	Santa Fé Minas	Brasilândia Minas-Santa Fé Minas	Municipal	92,4	92,4	08ª - Norte Minas	4.192	0,622	Em Andamento
166	Santa Helena Minas	Machacalis-Santa Helena Minas	Municipal	16,4	16,4	09ª - Jequitinhonha/Mucuri	5.756	0,594	Em Andamento
167	Santa Maria Salto	Santa Maria Salto-Entr.MGC367	LMG642	17,7	17,7	09ª - Jequitinhonha/Mucuri	5.438	0,633	Concluída
168	Santa Rita Ibitipoca	Santa Rita Ibitipoca-Entr.MG338(Ibertioga)	Municipal	18,3	13,3	02ª - Zona Mata	3.847	0,690	Concluída
169	Santa Rita Itueto	Entr.BR259(Resplendor)-Santa Rita Itueto	Municipal	28,0	22,9	10ª - Rio Doce	6.061	0,691	Em Andamento
170	Santa Rita Jacutinga	Bom Jardim Minas-Santa Rita Jacutinga	MG457	32,6	32,6	02ª - Zona Mata	5.218	0,736	Em Andamento
171	Santana Deserto	Santana Deserto-Entr.BR040	Municipal	24,4	17,0	02ª - Zona Mata	3.774	0,744	Em Andamento
172	Santana Garambéu	Santana Garambéu-Entr.Ibertioga	Municipal	20,2	20,2	01ª - Central	1.982	0,682	Em Andamento
173	Santana Montes	Santana Montes-Entr.BR040	Acesso	17,7	15,1	01ª - Central	3.944	0,691	Concluída
174	Santana Riacho	Santana Riacho-Entr.MG010	Municipal	26,7	26,7	01ª - Central	3.739	0,685	Em Andamento
175	Santo Antônio Aventureiro	Santo Antônio Aventureiro-Entr.BR116	Municipal	10,0	1,0	02ª - Zona Mata	3.514	0,709	Concluída
176	Santo Antônio Itambé	Santo Antônio Itambé-Serro	MG010	18,5	18,5	01ª - Central	4.588	0,635	Em Andamento
177	Santo Antônio Jacinto	Santo Antônio Jacinto-Entr.MGC367	LMG646	58,6	58,6	09ª - Jequitinhonha/Mucuri	12.144	0,611	Em Andamento
178	Santo Antônio Retiro	Mato Verde-Santo Antônio Retiro	Municipal	36,0	36,0	08ª - Norte Minas	6.655	0,602	Concluída
179	Santo Antônio Rio Abaixo	Santo Antônio Rio Abaixo-São Sebastião Rio Preto	Municipal	15,8	15,8	01ª - Central	1.823	0,698	Em Andamento
180	Santo Hipólito	Santo Hipólito-Entr.BR135(Corinto)	MG220	27,2	27,2	01ª - Central	3.488	0,670	Em Andamento
181	São Domingos Soares	Entr.BR116(Inhapim)-São Domingos Soares	Municipal	13,9	13,9	10ª - Rio Doce	5.192	0,722	Concluída
182	São Félix Minas	São Félix Minas-Entr.MG417(Mendes Pimentel)	Municipal	11,6	11,6	10ª - Rio Doce	3.454	0,635	Em Andamento
183	São Geraldo Baixo	São Geraldo Baixo-Entr.BR259	Municipal	27,6	27,6	10ª - Rio Doce	2.864	0,694	Em Andamento
184	São Geraldo Piedade	São Geraldo Piedade-Entr.BR259	LMG750	10,4	8,4	10ª - Rio Doce	5.015	0,647	Concluída

ANEXO I - RELAÇÃO DOS MUNICÍPIOS INTEGRANTES DO PROCESSO

Seq.	Município Beneficiado	Diretriz	Rodovia	Extensão (km)		Região de Planejamento	Popu- lação (Censo 2000)	IDH	Situação em 31/05/2010
				Total	PRO ACESSO				
185	São Gonçalo Rio Preto	São Gonçalo Rio Preto-Entr.MGC367	MG214	11,0	9,0	01ª - Central	2.963	0,635	Concluída
186	São João Missões	Itacarambi-São João Missões	MG135	25,0	13,2	08ª - Norte Minas	10.230	0,595	DNIT
187	São João Pacuí	Coração Jesus-São João Pacuí	Municipal	26,8	26,8	08ª - Norte Minas	3.664	0,615	Concluída
188	São João Paraíso	São João Paraíso-Entr.Indaiabira	LMG602	35,7	35,7	08ª - Norte Minas	21.010	0,644	Concluída
189	São José Barra	São José Barra-Entr.MG446	Municipal	5,9	4,7	03ª - Sul Minas	6.053	0,793	Concluída
190	São José Divino	Nova Módica-São José Divino	MG311	14,9	14,9	10ª - Rio Doce	3.863	0,670	Concluída
191	São José Mantimento	São José Mantimento-Entr.MG111	Municipal	7,7	7,7	02ª - Zona Mata	2.379	0,683	Concluída
192	São José Safira	São José Safira-Entr.BR451(Nacip Raydan)	Municipal	25,6	25,6	10ª - Rio Doce	3.894	0,614	Em Andamento
193	São Pedro União	São Pedro União-Juruaia-Entr.MG446	Municipal	23,1	23,1	03ª - Sul Minas	5.618	0,745	Em Andamento
194	São Romão	São Romão-Ubai	Ligação	34,7	34,7	08ª - Norte Minas	7.783	0,649	Concluída
195	São Roque Minas	Piumhi-São Roque Minas	MG341	62,8	31,7	06ª - Centro Oeste Minas	6.325	0,766	Concluída
196	São Sebastião Anta	São Domingos Dorés-São Sebastião Anta	Municipal	5,3	5,3	10ª - Rio Doce	4.779	0,654	Concluída
197	São Sebastião Maranhão	São Sebastião Maranhão-Entr.MGC120	LMG720	30,4	30,4	10ª - Rio Doce	11.604	0,608	Em Andamento
198	São Sebastião Rio Preto	Passabém-São Sebastião Rio Preto	Municipal	6,2	6,2	01ª - Central	1.779	0,706	Concluída
199	São Sebastião Vargem Alegre	São Sebastião Vargem Alegre-Entr.MG447	Municipal	5,8	5,8	02ª - Zona Mata	2.573	0,689	Concluída
200	Sem-Peixe	Dom Silvério-Sem-Peixe	Municipal	13,3	13,3	02ª - Zona Mata	3.170	0,677	Concluída
201	Senador Amaral	Senador Amaral-Entr.BR381	Municipal	18,2	18,2	03ª - Sul Minas	5.128	0,722	Concluída
202	Senador Cortes	Mar Espanha-Senador Cortes	Acesso	9,9	9,9	02ª - Zona Mata	2.000	0,731	Concluída
203	Senador Firmino	Divinésia-Senador Firmino	MG124	14,6	14,5	02ª - Zona Mata	6.598	0,730	Concluída
204	Senador Modestino Gonçalves	Senador Modestino Gonçalves-São Gonçalo Rio Preto	MG214	21,6	21,6	01ª - Central	5.190	0,626	Concluída
205	Senhora Oliveira	Lamim-Senhora Oliveira	MG124	15,2	15,2	02ª - Zona Mata	5.643	0,654	Concluída
206	Sericita	Sericita-Entr.BR262	Municipal	19,6	19,6	02ª - Zona Mata	6.990	0,662	Em Andamento
207	Serra Azul Minas	Santo Antônio Itambé-Serra Azul Minas	MG010	21,8	21,8	01ª - Central	4.197	0,653	Concluída
208	Serranópolis Minas	Porteirinha-Serranópolis Minas	Municipal	19,9	19,9	08ª - Norte Minas	4.038	0,655	Concluída
209	Setubinha	Setubinha-Novo Cruzeiro	MG211	44,0	44,0	09ª - Jequitinhonha/Mucuri	9.291	0,568	Concluída
210	Taparuba	Taparuba-Entr.BR474	Municipal	6,0	6,0	10ª - Rio Doce	3.225	0,700	Concluída
211	Taquaraçu Minas	Taquaraçu Minas-Entr.BR381	Acesso	13,5	9,3	01ª - Central	3.491	0,735	Concluída
212	Tocos Moji	Tocos Moji-Borda Mata	Municipal	14,8	14,8	03ª - Sul Minas	3.821	0,738	Em Andamento
213	Toledo	Toledo-Entr.BR381	Municipal	16,3	16,3	03ª - Sul Minas	5.222	0,723	Concluída
214	Tumiritinga	Tumiritinga-Entr.Capitão Andrade	Municipal	32,6	32,6	10ª - Rio Doce	5.831	0,682	Concluída
215	Ubaí	Brasília Minas-Ubaí	MG202	47,0	47,0	08ª - Norte Minas	10.774	0,651	Concluída
216	Umburatiba	Machacalis-Umburatiba	LMG686	27,5	27,5	09ª - Jequitinhonha/Mucuri	2.872	0,618	Em Andamento
217	Uruana Minas	Uruana Minas-Garapuava(Entr.Unai)	LMG638	35,9	35,9	07ª - Noroeste Minas	3.263	0,712	Em Andamento
218	Uruçuaia	Riachinho-Uruçuaia	MG181 MG402	34,1	34,1	08ª - Norte Minas	9.615	0,675	Concluída
219	Vargem Bonita	Vargem Bonita-Entr.MG341	Acesso	9,3	9,3	06ª - Centro Oeste Minas	2.212	0,760	Concluída
220	Vargem Grande Rio Pardo	Vargem Grande Rio Pardo-Entr.Santo Antônio Retiro	Municipal	28,4	28,4	08ª - Norte Minas	4.457	0,598	Concluída
221	Varzelândia	São João Ponte-Varzelândia	MG403	29,5	29,5	08ª - Norte Minas	19.169	0,631	Concluída
222	Veredinha	Turmalina-Veredinha	Municipal	8,8	8,8	09ª - Jequitinhonha/Mucuri	5.257	0,669	Concluída
223	Vermelho Novo	Entr.MG329(Vermelho Velho)-Vermelho Novo	Municipal	12,8	12,8	02ª - Zona Mata	4.572	0,689	Em Andamento
224	Vieiras	Miradouro-Vieiras	Municipal	13,2	13,2	02ª - Zona Mata	3.952	0,710	Concluída
225	Virgolândia	Virgolândia-Coroaci	LMG744/MG314	21,8	21,8	10ª - Rio Doce	6.112	0,667	Em Andamento
TOTAL GERAL				5.456,9		////////////////////		1.390.834	