

# O PROCESSO DE PLANEJAMENTO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL: A INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA NA MESORREGIÃO NORTE DE MINAS GERAIS<sup>1</sup>

*Luiz Andrei Gonçalves Pereira<sup>2</sup>*

*Simone Narciso Lessa<sup>3</sup>*

**Resumo:** Este trabalho consiste em analisar processo de planejamento e de desenvolvimento da rede de infraestrutura rodoviária no norte de Minas Gerais, associado ao processo de implementação das políticas de desenvolvimento regional. Esta pesquisa foi desenvolvida por meio de estudos bibliográficos e pela utilização de dados de fontes secundárias, coletados junto às instituições governamentais. No Brasil, em meados de 1950, a política nacional de desenvolvimento viabilizada pelo Estado priorizou a modalidade de transporte rodoviário em detrimento as outras modalidades de transportes, buscando atender interesses da elite nacional e do capital externo representado pela indústria automobilística. No processo de interiorização da economia brasileira, no início dos anos de 1970, a região norte-mineira foi “contemplada” pela infraestrutura rodoviária para favorecer a implantação das políticas de desenvolvimento regional e de modernização econômica. O processo de modernização econômica, representado pelas atividades industriais, agrícolas e agroindustriais, se deu de forma concentrada, principalmente, naqueles municípios dotados de melhores infraestrutura na área de transportes, de energia e de comunicações.

**Palavras-chave:** Desenvolvimento regional, infraestrutura rodoviária, modernização econômica.

---

<sup>1</sup>Texto extraído da dissertação de mestrado em Desenvolvimento Social – UNIMONTES

<sup>2</sup>Mestre em Desenvolvimento Social – UNIMONTES; Bolsista ETENE/BNB; luizandreigoncalves@yahoo.com.br

<sup>3</sup>Doutora em História – UNICAMP; Professora do PPGDS/UNIMONTES; monelessa@hotmail.com.

## THE PROCESS OF PLANNING AND REGIONAL DEVELOPMENT: THE ROAD INFRASTRUCTURE IN REGION NORTE DE MINAS GERAIS

**Abstract:** This paper is a review process of planning and network development of road infrastructure in the north of Minas Gerais, associated with the implementation process of regional development policies. This research was conducted by means of bibliographical studies and using data from secondary sources, collected from government institutions. In Brazil, in mid 1950, the national development policy made possible by the state prioritized mode of road transport over other modes of transport, seeking to serve the interests of the national elite and foreign capital represented by the automobile industry. In the process of internalization of the Brazilian economy in the early 1970, the region norte-mineira was “covered” by the road infrastructure to facilitate the implementation of policies for regional development and economic modernization. The process of economic modernization, represented by industrial activities, agricultural and agribusiness, took place in a concentrated form, especially in those municipalities endowed with better infrastructure in transport, energy and communications.

**Key-words:** Regional development, road infrastructure, economic modernization.

### Introdução

A dinâmica econômica do sistema produtivo exige meios de transportes eficazes e eficientes, que garantam a circulação dos fluxos de pessoas, de matérias-primas, de mercadorias, de serviços e de informações pelos territórios brasileiro e norte-mineiro, favorecendo, assim, a expansão do capital representado pelas atividades industriais, agrícolas, agroindustriais e de serviços. O objetivo deste trabalho é analisar processo de planejamento e de desenvolvimento da rede de infraestrutura rodoviária no norte de Minas Gerais, associado ao processo de implementação das políticas de desenvolvimento regional. A operacionalização da pesquisa se deu por meio de estudos bibliográficos e pela utilização de dados de fontes secundárias, coletados junto às instituições governamentais (Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT, Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, Departamento de Estradas de Rodagens de Minas Gerais – DER/MG, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE).

Dentro da cadeia logística, o transporte é o componente mais visível, assumindo o papel de promover o deslocamento de pessoas e de cargas com rapidez, eficácia e eficiência. E assim, a otimização dos fluxos de mercadorias e de passageiros pode reduzir os custos operacionais do sistema logístico, atendendo as demandas e o

dinamismo econômico do sistema produtivo, do comércio, dos meios de circulação e dos mercados consumidores. Nesse sentido, ele assume a função de contribuir para o processo de integração regional, ampliando as redes de comunicação, de produção, de comercialização e de circulação, participando ativamente do desenvolvimento econômico e social. Este trabalho busca responder a seguinte questão: Quais as características da infraestrutura do transporte rodoviário na região norte de Minas Gerais, e a sua contribuição para o processo de desenvolvimento regional.

### **A política de transportes no Brasil: a consolidação do rodoviarismo**

A expansão do modelo fordista de produção veio influenciar a política de transportes, especialmente, no Brasil, a partir de meados da década de 1950, no chamado período de industrialização. Retornando um pouco na história, no final do século XIX para o início do século XX, começa o processo de expansão da indústria automobilística nos Estados Unidos e na Europa Ocidental. Nesse período, o Brasil começou a importar veículos dos Estados Unidos, que seriam utilizados, principalmente, como complemento ao sistema ferroviário nas áreas interioranas do território brasileiro. Em 1919 e 1925, as empresas automobilísticas norte-americanas, FORD e General Motors, instalaram a sua linha de montagem de veículos na cidade de São Paulo, respectivamente (FERREIRA-NETO, 1974). As empresas automobilísticas estrangeiras importavam as peças automotivas para a montagem de seus veículos no território brasileiro.

A chegada dos veículos automotores resultou na construção de estradas de rodagens. Conforme Monbeig (1984), após as “pontas dos trilhos”, as estradas ajudavam os caminhões a penetrarem em outras regiões, e as estradas que passavam carros de bois cedem lugar para a circulação de automóveis, mas sendo necessário estruturá-las para suportar o aumento dos fluxos dos veículos automotores. Gômara (1999, p. 29) destaca que “era evidente o avanço com que a rodovia entrava nas cogitações oficiais”. Também aponta, o slogan “governar é abrir estradas” de Washigton Luís, que criou as bases institucionais para orientação da política rodoviarista, ao criar o “fundo especial para a construção e conservação de estradas de rodagem federais”, que priorizou a construção de rodovias, despertando interesses do empresariado em explorar o transporte rodoviário no Brasil.

No governo Vargas (1930-1945), a política rodoviária foi incentivada pela criação do Plano Geral de Viação Nacional (1934), do Departamento Nacional de Estradas de Rodagens – DNER (1937) e pela aprovação da Lei Joppert (1945) que reorganizou o DNER, criou o Fundo Rodoviário Nacional - FRN e os Departamentos de Estradas de Rodagens – DER, em vários Estados da Federação. No período pós 1956, essas ações estatais tornaram-se instrumentos importantes nos investimentos da infraestrutura rodoviária no país.

Em meados dos anos 1950, para política de transportes, o governo de Juscelino Kubitschek – JK planejou o Brasil para ser um país rodoviarista. Nesse governo, o Plano de Metas (1956-1960) representou um modelo de planejamento estatal que centrava os investimentos em cinco grandes setores (energia, transportes, alimentação, indústrias de base e educação) e mais uma meta especial (a construção de Brasília). Esse plano resultou na modernização econômica brasileira, na qual se destaca a implantação do complexo automobilístico, a construção de Brasília, a criação de grandes eixos rodoviários, os investimentos em energia, a implantação de política de desenvolvimento regional, entre outras. O Plano de Metas canalizou cerca de 70% dos recursos para investimentos nos setores de energia e transportes (BRASIL, 1958), buscando as melhorias na área de infraestrutura econômica, visando à atração de investimentos diretos e indiretos, representados pela articulação entre o capital externo e interno, para viabilização da modernização econômica, representada pelas atividades agrícolas e industriais.

Na promoção do desenvolvimento por meio da industrialização e da modernização agrícola, observa-se que ocorreu uma aliança entre a elite nacional, o Estado e o capital externo, para implantação e legitimação da política rodoviarista de transporte no Brasil. A indústria automobilística era o carro-chefe desse processo. Conforme Brasileiro; Henry (1999, p. 50):

À indústria automobilística coube um papel estratégico na inserção da economia brasileira no mercado internacional, em articulação com a política de integração nacional através das vias de comunicação. Diferentemente do ocorrido em outros países e em oposição à cultura ferroviária ainda vigente na parte do século, a receita de desenvolvimento escolhida pelo Brasil consistiu na opção por um forte setor industrial ligado ao rodoviarismo.

A política rodoviarista é priorizada no Governo de Juscelino Kubitschek e continuada nos governos militares, também, com o mesmo discurso, de promover a integração nacional. Nesse período foram aprovados dois planos oficiais de transportes, o Plano Nacional de Viação (1964) e o Plano Nacional de Viação (1973), que vieram “organizar” os sistemas de transportes brasileiros, criando as rodovias radiais, longitudinais, transversais, diagonais e de ligação. Bem como, propor a reestruturação do sistema ferroviário, modernizando as vias permanentes, o material rodante e erradicando os ramais ferroviários antieconômicos (BRASIL, 1964; 1973).

A crise econômica e financeira que assolou o Brasil, a partir de meados de 1970 – alastrando pelos anos de 1980/1990, acabou prejudicando os investimentos na infraestrutura de transportes, principalmente no setor rodoviário, levando o

governo federal, a buscar novas alternativas para solucionar os problemas na área de infraestrutura de transportes. Para o setor rodoviário, uma das alternativas foi à criação do Selo Pedágio que instituiu uma taxa para recolhimento de recursos para ser investida na infraestrutura em transportes. Contudo, esse Selo de Pedágio teve pouca duração e não solucionou os problemas que afetavam o setor de transportes no Brasil (GEIPOT, 2001). Com a crise econômica e financeira reduziram-se os investimentos federais na infraestrutura rodoviária. E assim, tem uma maior participação dos Estados da Federação na elaboração da política de transporte rodoviário, por meio dos seus departamentos de estradas de rodagens, que passou investir na pavimentação das rodovias estaduais para interligá-las aos eixos rodoviários federais.

Na década de 1990, a implantação de políticas neoliberais trouxe novos desafios para os setores econômicos, logísticos e de transportes, retomando o discurso, sobre a necessidade de melhorar a eficiência do sistema logístico brasileiro, para integrá-lo a economia internacional. Identificou-se a necessidade de investir nos eixos viários para atender a demanda do sistema produtivo na medida em que o transporte tornou-se um instrumento importante na expansão dos eixos de desenvolvimento nacional e/ou regional (GEIPOT, 2001). Na política de transportes, o Estado brasileiro buscou estratégias de desenvolvimento pautado nos planos de governo, o “Brasil em Ação” e “Avança Brasil” com a idéia de:

Transformar o estado brasileiro de provedor em poder concedente e regulador, aprimorando, em contrapartida, sua capacidade de coordenação, normatização e supervisão. Outra diretriz básica é garantir eficiência à matriz de transportes e a redução dos custos sistêmicos da economia brasileira (custo Brasil). (GEIPOT, 2001, p. 145-146).

O governo federal descentralizou a administração das rodovias federais para os Estados da federação, que ficaram responsáveis pela manutenção da malha rodoviária transitória, através de convênios firmados entre o departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT e os departamentos de estradas de rodagens estaduais. Segundo o DNIT (2009), no Brasil, as rodovias transitórias somam uma extensão total de 23.490 km, sendo 17.260 km pavimentados e mais 6.230 km não-pavimentados.

O governo federal, por meio do regime de concessão, repassou, por um período de 25 anos, as rodovias federais às operadoras privadas, concedendo o direito de cobrança de pedágio para as operadoras, visando a manutenção do sistema rodoviário. Sobre

o sistema de concessão, Castro (2001, p. 46) destaca que “a principal forma de ação do governo federal tem sido a concessão de rodovias existentes da União a empresas privadas, que se comprometem a fazer a restauração, a manutenção e a expansão dessas rodovias em troca de pedágio”. O Ministério dos Transportes chamou a política de concessão, de “transferência de responsabilidades”, ao afirmar que: “as concessões de rodovias federais apresentam-se como uma solução particularmente eficiente: transferem à iniciativa privada a responsabilidade pela correta manutenção das condições de trafegabilidade das rodovias mediante a cobrança de uma taxa de uso, o pedágio”. (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1999, P. 15). No Brasil existem 13 trechos de rodovias federais concedidas à iniciativa privada, somando uma extensão de 4.083 km de rodovias (DNIT, 2009).

No sistema de concessão de rodovias, a sociedade paga duas vezes pelo mesmo serviço, pagando o pedágio para as operadoras e os impostos para os governos Federal, Estaduais e Municipais. E fica claro, assim, que para trafegar por estradas em bom estado de conservação, é necessário pagar pedágios, uma vez que parte das rodovias que permanecem sob a custódia do Estado permanece um caos, em termos de conservação. Diante da problemática, que a infraestrutura rodoviária vem enfrentando, o governo federal lançou planos para construção, pavimentação e conservação das rodovias federais que estão inclusos “corredores de transportes” dos programas “Brasil em Ação (1996-1999)”, “Avança Brasil (2000-2003)” e “Brasil de Todos (2004-2007)”. No processo de descentralização econômica, o Estado adotou um novo modelo de planejamento voltado para uma política desenvolvimentista destinada ao interior do país pautado no transporte rodoviário e na atuação das instituições estatais, que “gerenciaram” o processo de desenvolvimento regional, inclusive no norte de Minas Gerais, assunto da próxima seção.

### **Na política de desenvolvimento regional: o foco é a infraestrutura rodoviária**

Nos anos 1920, chegaram os primeiros veículos automotores na mesorregião norte de Minas. Nesse período, a região não dispunha de uma rede de infraestrutura rodoviária que ligasse essa região a outras regiões do país, ou até mesmo Montes Claros aos municípios vizinhos. A chegada dos automóveis reforçou a cobrança pelos investimentos na construção de estradas de rodagens regionais. Segundo Brasil (1983), ao longo dos anos, o crescimento do número de veículos automotores na região norte-mineira fez com que as lideranças locais reivindicassem a construção de estradas de rodagem para interligar os municípios do norte de Minas.

A chegada dos veículos automotores no norte de Minas serviu de complemento ao transporte aquaviário e ferroviário. Em Pirapora, a ferrovia era complementada principalmente pela navegação na hidrovia do São Francisco e pelas estradas de

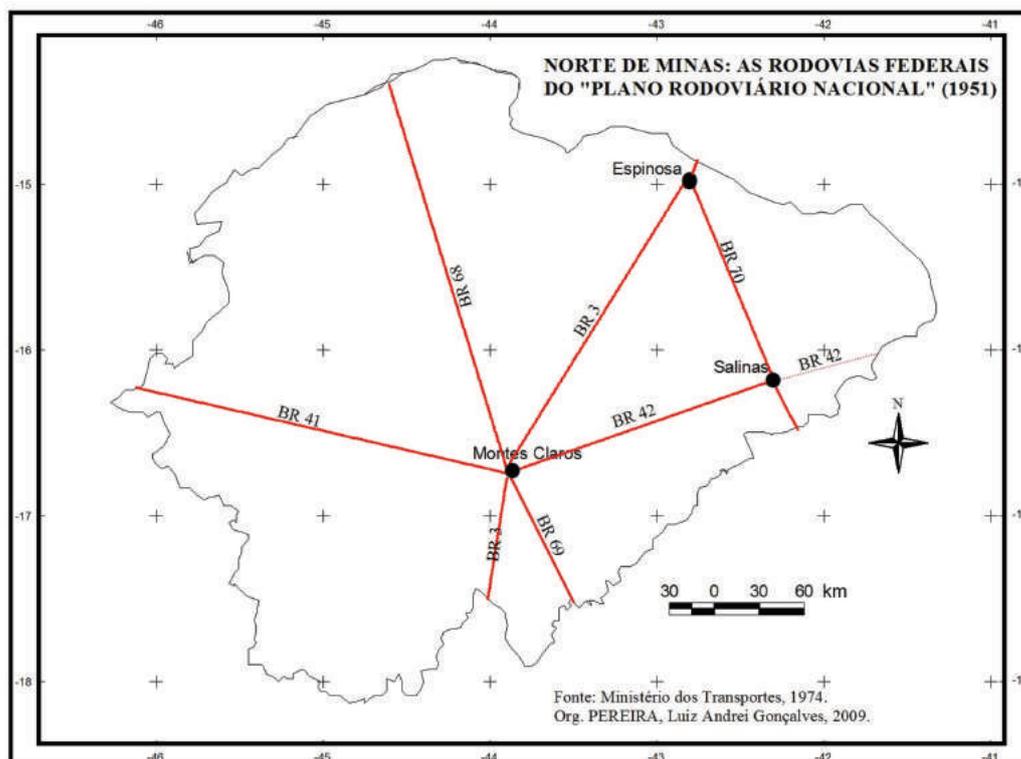
rodagens, e, na região de Montes Claros, a ferrovia tinha como complemento o transporte rodoviário. Nesse período, construíram-se os primeiros eixos de estradas de rodagens, com a participação do Estado e da iniciativa privada, interligando Montes Claros aos principais núcleos urbanos da região. A chegada da ferrovia estimulou a abertura de estradas de rodagens no território norte-mineiro. Diante do exposto, é possível afirmar que:

Diversas estradas de rodagens cobrem o sertão em todas as direções; umas, de construção do Estado, como as que vão de Montes Claros a Salinas e Arassuaí, com 350 quilômetros e de Montes Claros a Tremendal e Espinosa, com 250 quilômetros; outras de construção dos municípios, como a de Montes Claros a Inconfidência, com 80 quilômetros; Inconfidência a Brazilia, com 70 quilômetro: Montes Claros a São João da Ponte, com 100 Quilômetros; Montes Claros Pacuí, com 20 quilômetros; Montes Claros a Juramento, com 30 quilômetros; Barroco a Grão Mogol, com 70 Quilômetros; Salinas a Fortaleza, com 150 quilômetros e Fortaleza a Jequitinhonha, com 150 quilômetros. Outras, ainda, de empresas de transportes, como a de Montes Claros a São Francisco, com 200 quilômetros. Finalmente as de construção particulares, ligando as fazendas, povoados e cidades, constituem uma apreciável extensão (REVISTA FERROVIÁRIA, 1940, p. 60).

Nos anos de 1920 a 1940, as estradas de rodagens tinham duas funções. A primeira, as estradas serviam de base para o transporte de cargas e de passageiros das áreas interioranas até o ponto de embarque, nas estações ferroviárias. A segunda, as estradas de rodagens eram utilizadas para levar cargas e passageiros, das estações ferroviárias às áreas do interior. Na década de 1940, a atuação do DER – MG demonstrou a participação do estado de Minas na expansão da infraestrutura rodoviária. Em 1947, implantou-se uma unidade do DER – MG na cidade de Montes Claros, favorecendo a construção de mais estradas de rodagens na região norte de Minas Gerais, impulsionando o desenvolvimento do transporte rodoviário regional. Para Brasil (1983), o DER – MG construía e administrava rodovias estaduais, visando às melhorias na infraestrutura rodoviária da região norte-mineira.

Oficialmente, em 1951, o governo federal incorporou o território norte-mineiro ao “Plano Rodoviário Nacional”<sup>4</sup>. Esse plano previa a construção de uma rodovia radial, BR 3, ligando o Rio de Janeiro – RJ, Belo Horizonte – MG, Montes Claros – MG, Lençóis – BA e Juazeiro – BA. A construção de duas rodovias transversais, a BR 41, ligando Montes Claros, Formosa, Anápolis – GO e Cuiabá – MT, e a BR 42, ligando Ilhéus – BA, Pedra Azul – MG, Montes Claros, Patos de Minas – MG, entre outros. E

a construção de três eixos rodoviários transversais, BR 68, ligando Montes Claros a Barreiras – BA; BR 69, ligando Governador Valadares – MG a Montes Claros e a BR 70, ligando Espinosa – MG, Salinas – MG, Itinga – MG a BR 4. O Mapa 1 destaca o planejamento dessas rodovias que passariam pelo norte de Minas Gerais, tendo como centro principal a cidade de Montes Claros:



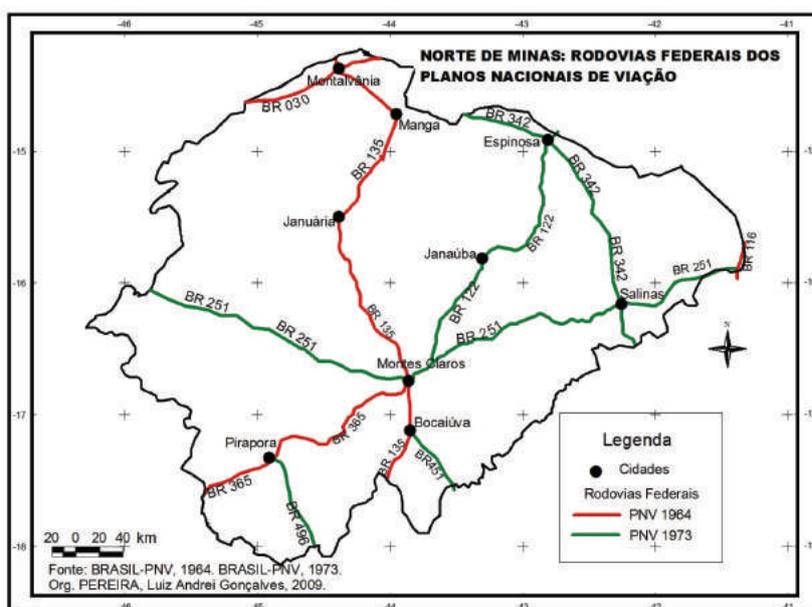
**Mapa 1:** Norte de Minas: As rodovias federais do “Plano Rodoviário Nacional” (1951)

**Fonte:** Ministério dos transportes, 1974. Org. PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves, 2009

Em meados dos anos 1950, 1960 e 1970, ocorreu o surto do rodoviarismo no Brasil, marcado pelas políticas de desenvolvimento e/ou projeto de integração nacional. No PNV de 1964, o norte de Minas foi incorporado ao projeto de integração nacional por meio do planejamento das rodovias: A radial BR 030, ligando Brasília – DF, Montalvânia – MG, Brumado – BA e Campinho – BA; a longitudinal BR 135, ligando Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Montes Claros, Barreiras e São Luís – MA; a transversal

<sup>4</sup>O “Plano Rodoviário Nacional” de 1951 classificava as rodovias federais em radiais, longitudinais, transversais e ligação. Radiais (Rio de Janeiro) – começavam com a numeração de 1 a 9; longitudinais – numeração de 11 a 19; transversais – numeração de 21 a 43; ligação – numeração de 51 a 92.

BR 365, ligando Montes Claros, Uberlândia – MG e São Simão – GO; e a rodovia de ligação BR 451, ligando Montes Claros a Governador Valadares – MG. Nesse plano, o governo federal vetou a inclusão das BRs 122 e 251 (BRASIL, 1964). Em 1964, o PNV planejou os grandes eixos rodoviários nacionais, prevendo a construção e a pavimentação das rodovias federais. O PNV de 1973 incorporou todas as rodovias dos PNV de 1964, e incluiu as rodovias, a longitudinal BR 122, ligando Chorãozinho (BR116), Petrolina – PE e Montes Claros; a transversal BR 251, ligando Ilhéus, Salinas, Montes Claros, Brasília e Cuiabá; a diagonal BR 342, ligando Carinhanha – BA, Espinosa, Salinas, Teófilo Otoni – MG e Linhares – ES; a rodovia de ligação BR 496, ligando Pirapora – MG a Corinto – MG. O Mapa 2 mostra a espacialização das rodovias federais do norte de Minas inseridas nos “Planos Nacionais de Viação” de 1964 e 1973.



**Mapa 2:** Norte de Minas: Rodovias federais dos Planos Nacionais de Viação

**Fonte:** BRASIL – PNV, 1964. BRASIL – PNV, 1973. Org. : PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves, 2009.

Nos anos de 1970, o crescimento do transporte rodoviário, associado às políticas de planejamento regional e ao projeto de “integração nacional”, levou a elite regional a reivindicar a construção e a pavimentação das rodovias federais na região. Segundo Brasil (1983), ao longo dos anos, cresceu o número de automóveis na região, e isso fez com que as lideranças locais reivindicassem a construção de estradas de rodagens

para interligar os municípios do norte de Minas. Observa-se que o interesse da elite regional era interligar, por rodovias pavimentadas, a região norte-mineira aos grandes centros urbanos do Brasil. Para a GEIPOT (2001), o “Plano de Integração Nacional” – PIN articulou órgãos federais e estaduais promotores do desenvolvimento regional, elaborando projetos e pavimentando os eixos rodoviários que viriam articular os projetos de integração nacional e a expansão das atividades produtivas nas áreas “deprimidas”, que são as áreas de atuação da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste – SUDENE e da Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia – SUDAM.

Nos projetos de integração nacional e de desenvolvimento regional, foram construídas e pavimentadas as primeiras rodovias federais no norte de Minas, uma vez que as ações do Estado Brasileiro, por meio de suas instituições, DNER, SUDENE, BNB, BNDE e DER – MG (governo de Minas) propiciaram a execução de importantes obras rodoviárias na região. Em 1968, foi pavimentada uma das maiores rodovias do país, a BR 116, que interligou as regiões nordeste e sudeste do Brasil. Essa rodovia passa pelo município de Divisa Alegre – MG<sup>5</sup>, localizado na região norte de Minas. A pavimentação da BR 116 e a sua abertura para o tráfego, entre a região nordeste e a centro-sul, acabaram reduzindo o fluxo do transporte de cargas e de passageiros por ferrovia, afetando principalmente o comércio regional (FJP, 1975; MONTES CLAROS, 1978; ESTRELA, 2003). Em 1970, o governo brasileiro incluiu no “Programa Nacional de Rodovia”, com elevada prioridade econômica, as rodovias federais BR 135, BR 365 e BR 496 que passam pelo norte de Minas. O projeto de pavimentação dessas rodovias seria financiado pelo DNER, BNDE e Banco Mundial (BRASIL, 1970). Na década de 1970, foram pavimentadas as três rodovias inseridas nesse programa.

Na década de 1960 –1970, ocorreu a implantação dos projetos industriais subsidiados pelas ações estatais na área mineira da SUDENE, a qual foi beneficiada pela pavimentação das rodovias federais na região de Montes Claros e Pirapora. O departamento de engenharia do DNER fez o planejamento físico da construção e da pavimentação das BRs 135, 365, 251 e 496, a partir da identificação das condições do relevo, da sinalização, do serviço de terraplanagem, da construção de pontes, da estrutura de pavimentação e drenagem. Em 1971, 1973 e 1975, o DNER lançou o projeto de construção e pavimentação da BR 135 no trecho entre Curvelo, Bocaiuva e Montes Claros, da BR 365 no sentido Montes Claros, Pirapora, BR 040, Uberlândia e São Simão – GO, da BR 496 entre Pirapora e Corinto, e da BR 251, no sentido Montes Claros – Francisco Sá, Vales das Cancelas, Salinas e BR 116, respectivamente (DNER, 1971; 1973; 1975 a; 1975 b).

---

<sup>5</sup>Divisa Alegre – MG foi emancipado e desmembrado do município de Águas Vermelhas – MG em 1995.

A execução dessas obras levou à inauguração das principais rodovias federais que dão acesso às cidades de Montes Claros, Bocaiuva, Pirapora e Várzea da Palma. Em 1972, foi concluída a pavimentação da rodovia longitudinal, BR 135, que interliga Montes Claros, BR 040 e Belo Horizonte. Em 1974, foi pavimentada a rodovia diagonal, BR 365, no trecho Montes Claros, Pirapora e Uberlândia, fazendo a ligação entre o norte de Minas e o Triângulo Mineiro. Em 1977, foi pavimentada a rodovia de ligação, BR 496, conectando a BR 365 a BR 135, no sentido Pirapora – Corinto (GEIPOT, 1972; 1974; 1977; SILVA, DINIZ, MOTA, 2000; OLIVEIRA, 2000). A partir de 1980, o governo brasileiro retomou o projeto de pavimentação das rodovias federais na região, principalmente os eixos rodoviários que resultariam na ligação com o nordeste brasileiro.

A pavimentação da rodovia transversal, BR 251, ocorreu em três etapas: A primeira, em 1981, foi concluída a pavimentação do trecho Montes Claros – Francisco Sá; em 1989, concluiu-se o percurso de Francisco Sá a Salinas; em 1996, foi concluída, pelo programa “Brasil em Ação”, a ligação entre Salinas e a BR 116/Rio – Bahia. Em 1987, foi pavimentada a BR 135 no sentido Montes Claros, Janaúba e Itacarambi. A rodovia longitudinal BR 122 foi pavimentada, em 1981, no trecho do trevo da BR 251 a Janaúba, e concluída em 1989, com o trecho de Janaúba a divisa dos estados de Minas Gerais e Bahia. Em 1993, começou a pavimentação da rodovia de ligação BR 451 no sentido Bocaiuva – BR 367, obra concluída em 2007. A conclusão da pavimentação da rodovia BR 342, ligando Salinas, Rubelita e BR 367 ocorreu em 1999 no programa “Brasil em Ação” (OLIVEIRA, 2000; CARDOSO, 2000; GEIPOT, 1996, 2000; DER – MG, 2004). A pavimentação da rede rodoviária federal, no norte de Minas, possibilitou a conexão dessa região com outras regiões de Minas e do Brasil. No entanto, a expansão dos eixos rodoviários federais no norte de Minas ocorreu de forma seletiva, uma vez que as rodovias do programa de integração nacional concentraram e/ou passaram nos principais centros urbanos da região.

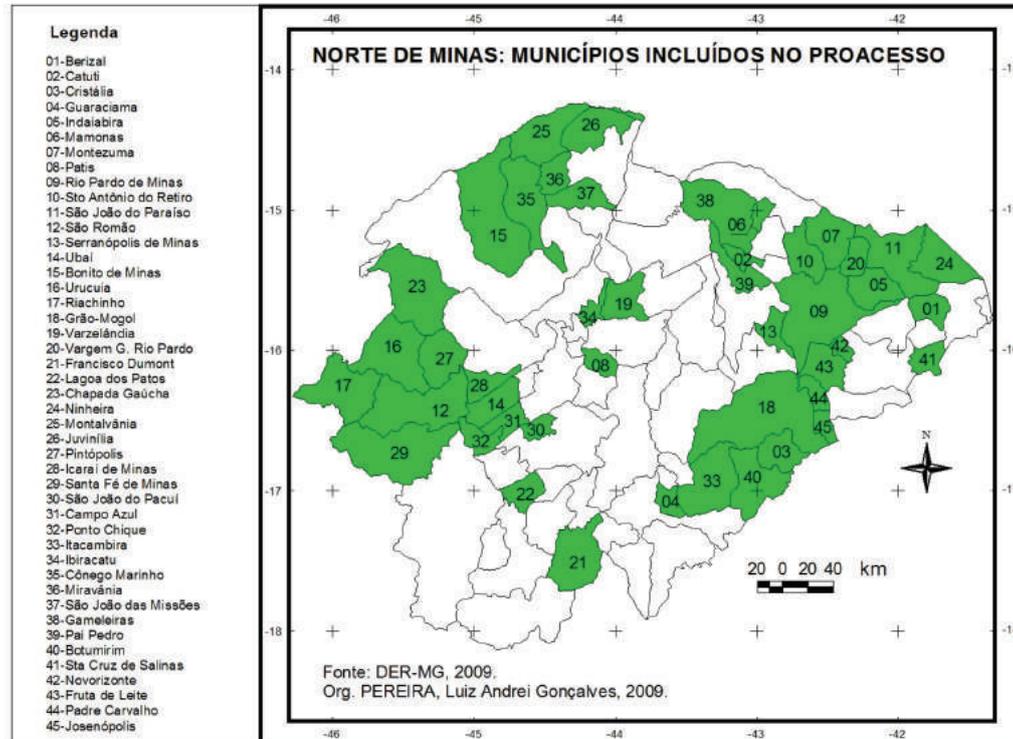
A concentração da malha rodoviária federal na cidade de Montes Claros pode ser explicada pelo seu dinamismo econômico, por ser um centro regional e pelo fato de apresentar uma localização geográfica privilegiada, que facilita a sua conexão terrestre com as cidades norte-mineiras e com as demais regiões de Minas e do Brasil, através de quatro importantes rodovias federais, as BRs 135, 365, 122 e 251. Além disso, grande parte dos fluxos rodoviários que vêm de outras regiões do Brasil, como a do sul, a do centro-oeste e grande parte do sudeste, passa por Montes Claros para ir ao Nordeste, ou vice-versa (Rocha e Queiroz, 2003). Percebe-se, assim, por um lado, que essas rodovias servem como ponto de passagem. Por outro lado, elas contribuem para o processo de articulação da economia norte-mineira com os grandes mercados nacionais e internacionais.

Na década de 1980, temos também a participação do estado de Minas Gerais, que, por meio do DER, começou a investir na pavimentação das rodovias estaduais para fazer a conexão com os eixos rodoviários federais que passam pelo norte de Minas. Em 1982, foi pavimentada a rodovia Estadual, MG 404, sentido Salinas a Taiobeiras. A rodovia MG 202 foi pavimentada, em 1987, no trecho da BR 135 a Brasília de Minas. Em 1989, foi pavimentada a rodovia MG 402, sentido Brasília de Minas – São Francisco. A rodovia MG 401 foi pavimentada em 1989, no trecho Janaúba – Jaíba. Em 1986, pavimentou-se a rodovia MG 308 no sentido Montes Claros – Juramento. E o trecho da rodovia de “ligação BR 251” foi pavimentado em 1982, no sentido BR 365 a Coração de Jesus (OLIVEIRA, 2000; CARDOSO, 2000). Nos anos de 1990, o governo do estado de Minas continuou investindo na pavimentação de outros trechos rodoviários na região norte-mineira. A pavimentação da malha rodoviária facilita o acesso aos municípios da região e a conexão destes com os grandes centros urbanos e comerciais do Brasil, favorecendo, assim, o desenvolvimento das atividades produtivas, comerciais e de comunicações.

No ano de 2003, o governo de Minas implantou o “Programa de Pavimentação de Ligações e Acesso Rodoviário aos Municípios” – PROACESSO para ser executado no período de 2003 – 2010. O programa investirá na pavimentação de rodovias estaduais, municipais e federais conveniadas com o DER – MG, buscando interligar os municípios de baixos indicadores sociais que não têm acesso direto à malha rodoviária pavimentada, à malha rodoviária federal pavimentada. No estado de Minas Gerais, 225 cidades estão inseridas no PROACESSO. O norte de Minas teve 45 municípios inclusos nesse programa, e a proposta é pavimentar, aproximadamente, 1.545 km de rodovias na região norte-mineira, interligando os municípios dessa região, que ainda não dispõem dessa infraestrutura, à malha rodoviária federal principal. Assim, facilita o acesso, a circulação de mercadorias e de pessoas entre os municípios norte-mineiros, além de conectar os municípios do norte de Minas aos mercados nacionais e internacionais. O Mapa 3 mostra a espacialização dos 45 municípios da região inseridos no programa PROACESSO.

O PROCESSO DE PLANEJAMENTO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL: A INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA NA MESORREGIÃO NORTE DE MINAS GERAIS

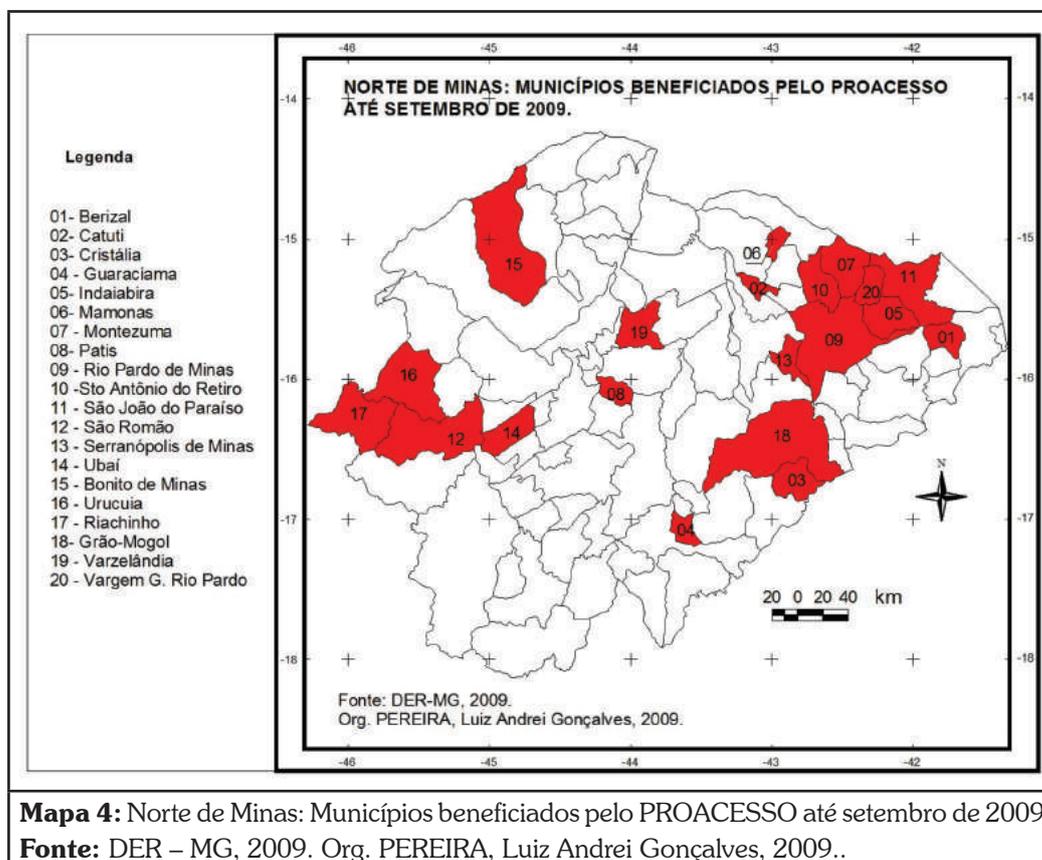
Luiz Andrei Gonçalves Pereira  
Simone Narciso Lessa



**Mapa 3:** Norte de Minas: Municípios incluídos no PROCESSO

**Fonte:** DER – MG, 2009. Org. PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves, 2009.

O Mapa 4 destaca que 20 municípios tiveram suas rodovias pavimentadas pelo PROCESSO, somando um total de, aproximadamente, 600 km de rodovias pavimentadas, com investimentos de quase R\$ 244.010.990,08 de reais (moeda corrente). Observa-se que, em seis anos, 40% das obras previstas foram executadas; restam dois anos para o término do tempo previsto para a execução do PROCESSO.



O sistema rodoviário regional permanece sob responsabilidade da União e do estado de Minas Gerais; a política de concessão das rodovias estaduais e federais ainda não foi implantada na região norte-mineira. Mas, em 2002, foi realizado estudo, pelo DER – MG e pela Polícia Rodoviária Federal – PRF, para fazer a contagem da circulação de veículos nas rodovias que passam pela região. Os resultados apresentados apontaram que a rodovia que tem maior circulação de veículo é a BR 251, no sentido Montes Claros – entroncamento da BR 122, a qual apresentou uma média de circulação diária inferior a 5.000 veículos. Nos programas de concessão rodoviária, são priorizadas as rodovias que têm uma média de circulação superior a 10.000 veículos/dia.

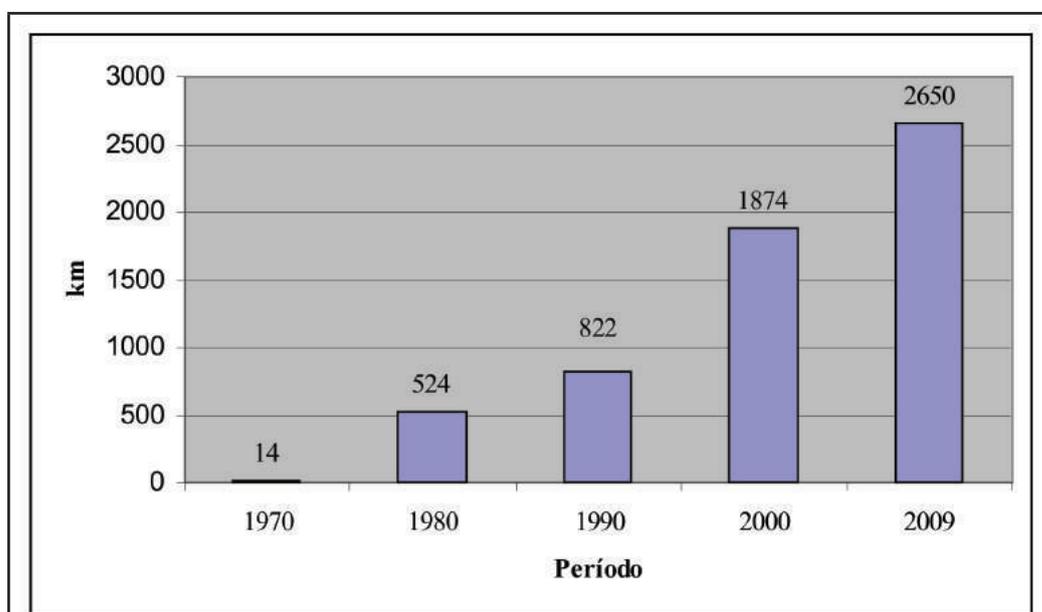
A precariedade das rodovias regionais tem mobilizado a elite local a cobrar das autoridades políticas a recuperação e a concessão das rodovias federais na região norte-mineira. Para Pereira, L. (2007), o II Encontro das Estradas organizado pela ACI – Montes Claros foi uma forma de a elite regional expor a precariedade da infraestrutura rodoviária na região, principalmente aquelas rodovias, as BR 135 e 251, que dão acesso ao nordeste e ao centro-sul do Brasil. O foco principal da discussão

foi a precariedade da BR 135; a justificativa seria a necessidade de reforma da mesma porque, diariamente, a região perdia uma circulação de 3.000 veículos para a BR 116. Isso trouxe muitos prejuízos econômicos para a região norte-mineira. Resumindo, a proposta da elite regional seria recuperar a infraestrutura da rodovia BR 135, e, depois, colocá-la no sistema de concessão.

A ACI – Montes Claros contratou, com recursos próprios, uma empresa para elaborar o projeto de recuperação da rodovia, incluindo a reforma do asfalto, a sinalização, a implantação de terceira via em trechos específicos, passarelas e remodelação da rodovia. Este projeto foi doado ao DNIT, que ficou de analisar a viabilidade de sua implantação (PEREIRA, L. 2007). Em 2009, ocorreu a inclusão dessa rodovia no PAC, e foi iniciada a obra de recuperação e de reestruturação da BR 135. Mesmo assim, persiste o discurso da elite regional em colocá-la no programa de concessão, para que a iniciativa privada possa mantê-la conservada.

Percebe-se que, a partir de 2006, o governo federal fez investimentos significativos nas rodovias federais regionais, sendo que a estrutura das BRs 365, 496, 122, 116, 251 e 135 apresentou melhorias no aspecto de conservação. Sendo assim, os empresários veem a necessidade de um programa contínuo para a manutenção permanente dessas rodovias. Em 2009, o PAC também incluiu a BR 135, sentido Itacarambi – divisa Minas Gerais/Bahia, prevendo a sua construção e pavimentação, beneficiando os municípios de São João das Missões, Manga e Montalvânia. O Plano Nacional de Logística e transportes – PNLT apontou, também, a necessidade de o país ter um plano contínuo de construção, pavimentação, reestruturação e conservação do sistema rodoviário nacional. Para o norte de Minas, esse plano indicou a pavimentação da BR 251 no sentido Unai – Pirapora, e a pavimentação da BR 135 no sentido Itacarambi – divisa dos estados de Minas Gerais e Bahia.

O sistema rodoviário regional apresentou crescimento constante de 1970 a 2009. Em 1970, a região possuía, aproximadamente, 14 km de rodovias pavimentadas (BR 116). Nesse período, a política de pavimentação de rodovias federais no norte de Minas permitiu que, em 1980, a malha rodoviária pavimentada chegasse a uma extensão aproximada de 524 km, chegando a quase 822 km em 1990. Em 2000, atingiu uma extensão aproximada de 1.874 km. No final de 2009, a extensão da malha rodoviária pavimentada na região aproxima-se de 2.650 km, como aponta o Gráfico 1:



**Gráfico 1:** Evolução histórica da malha rodoviária pavimentada no Norte de Minas (km) de 1970 – 2009.

**Fonte:** GEIPOT, 1970; 1980. DER – MG, 1990; 2000; 2009.

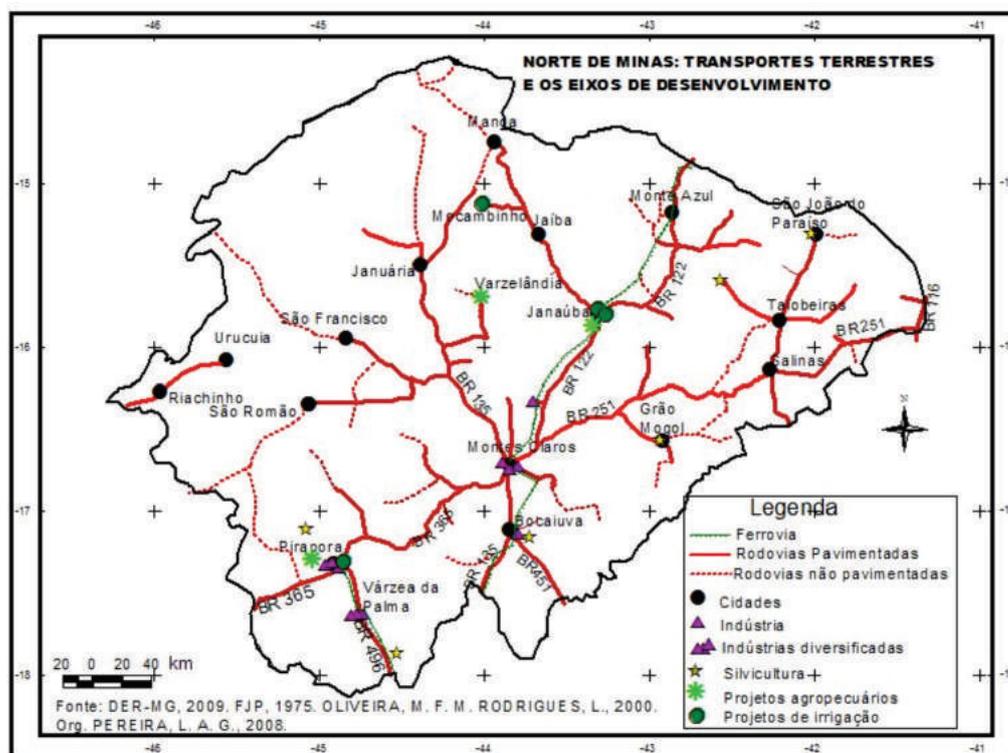
**Org.:** PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves, 2009.

Conforme o DER – MG (2009), o Norte de Minas possui uma malha rodoviária de, aproximadamente, 26.432 km, dos quais 2.650 km são pavimentados. Dos 89 municípios norte-mineiros, 64 dispõem de acesso direto à malha rodoviária pavimentada, enquanto 25 municípios ainda não dispõem dessa infraestrutura. A instalação dos parques industriais, subsidiados pelas políticas estatais, levou à melhoria na infraestrutura ferroviária e rodoviária. Mesmo que a ferrovia tenha perdido competitividade junto às rodovias, ela foi estratégica na instalação dos parques industriais, tornando-se uma opção a mais no escoamento da produção regional. Especialmente, no norte de Minas, os parques industriais, os projetos agropecuários e agroindustriais estão localizados, principalmente, nas áreas que apresentam as melhores condições de infraestrutura de transportes terrestres, a ferrovia e a rodovia, de energia e de comunicações.

No processo de desenvolvimento regional, ocorreu investimento em uma política de infraestrutura rodoviária, que viabilizou o processo de expansão do capital no eixo industrial, agropecuário/agroindustrial e de serviços. Esses três fatores compõem o sistema produtivo e, para manter os fluxos de capitais entre esses setores, tornou-

se necessário uma rede logística eficiente, que integrasse e articulasse às bases produtivas regionais as bases produtivas nacionais e internacionais, principalmente, nas regiões de mais desenvolvidas economicamente, uma vez que a rede logística faz a articulação material entre essas áreas produtoras e consumidoras. A inserção da região norte-mineira no plano de expansão do capital ocorreu, principalmente, nas áreas que apresentavam um maior dinamismo econômico, que apresentavam melhor infraestrutura econômica, que receberam os investimentos públicos (OLIVEIRA, 2000).

Na região norte de Minas Gerais, a expansão do capital representado pela industrialização ocorreu nos municípios que dispunham simultaneamente das redes de transportes terrestres. Nesse sentido, podemos destacar os municípios de Montes Claros (Br 135, Br 365, Br 251 e FCA), Pirapora (BR 365, BR 496 e FCA), Bocaiúva (BR 135, BR 451 e FCA), Várzea da Palma (BR 496 e FCA) e Capitão Enéas (MGT 122 e FCA). Enquanto que no setor agroindustrial (agricultura irrigada), também encontramos a presença simultânea da ferrovia e da rodovia nos Projetos: Pirapora (Pirapora: BR 365, BR 496 e FCA), Lagoa Grande (Janaúba: MGT 122 e FCA) e Gorutuba (Nova Porteirinha: MGT 122 e FCA). Mas no Projeto Jaíba (Jaíba, Matias Cardoso: MG 401) o acesso se dá apenas pelo sistema rodoviário. O mapa 05 demonstra a espacialização dos eixos de desenvolvimento industrial e agroindustrial na região norte-mineira.



**Mapa 5:** Norte de Minas: Infraestrutura rodoviária e os eixos de desenvolvimento  
**Fonte:** DER-MG, 2008. OLIVEIRA, M. F. M. RODRIGUES, L. 2000. Org.: PEREIRA, L. A. G., 2008.

No norte de Minas houve melhorias na infraestrutura de transporte rodoviário, principalmente, nas cidades que participam do processo de expansão capitalista por meio das políticas industriais, agropecuárias, agroindustriais e de serviços. No entanto, existe a necessidade de implantação de um plano contínuo de investimentos na infraestrutura rodoviária, para que as rodovias permaneçam conservadas, favorecendo assim, a atração de investimentos para região norte-mineira, nos quais se esperam a promoção do desenvolvimento econômico e social regional norte-mineiro.

### Considerações Finais

No Brasil e norte de Minas a política nacional de transporte priorizou a modalidade rodoviária em um contexto que expansão do capital foi estimulado pelo planejamento estatal, em prol de um modelo desenvolvimentista. Os investimentos na infraestrutura econômica (transportes, energia e comunicações) concentraram nas áreas mais

integradas e/ou articuladas para com o sistema capitalista nacional e internacional.

Nesse sentido, percebe-se que o capital expandiu e/ou continua a expandir de forma desigual pelo território norte-mineiro, de um lado, tem-se nove municípios (Montes Claros, Pirapora, Várzea da Palma, Bocaiúva, Capitão Enéas, Janaúba, Nova Porteirinha e Jaíba/Matias Cardoso) que estão mais articulados/integrados ao sistema capitalista, com destaque para a diversificação industrial de Montes Claros e Pirapora. Por outro lado, tem-se cerca de 80 municípios que não participam na mesma proporção (dos municípios inseridos nos eixos de desenvolvimento) desse projeto desenvolvimentista e/ou de desenvolvimento regional.

Os investimentos em infraestrutura de transporte rodoviário concentraram nas áreas mais dinâmicas economicamente da região norte-mineira, justamente as áreas classificadas como os “eixos de desenvolvimento”, que foram inseridas na política desenvolvimento regional, na qual a expansão de capital foi, e/ou é, representada pelas atividades industriais, agrícolas e agroindustriais.

## **Referências**

BRASIL, Henrique de Oliva Brasil. **História e desenvolvimento de Montes Claros**. Belo Horizonte: Leme, 1983.

BRASIL. **Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT**. Concessões: ferroviária e rodoviária. Brasília: ANTT, 2009.

BRASIL. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT. **Mapa rodoviário do Brasil**. Brasília: DNIT, 2009.

BRASIL. **Programa de Metas 1956 – 1960**. Rio de Janeiro: Conselho de Desenvolvimento, 1958.

BRASIL. **Planos de viação: evolução histórica 1808 – 1973**. Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Transportes, 1974.

BRASIL. **Metas e Bases para a ação de Governo 1970 – 1973**. Rio de Janeiro: IBGE, 1970.

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Plano Nacional de Viação**. Brasília: Imprensa Oficial, 1964.

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Plano Nacional de Viação**. Brasília: Imprensa Oficial, 1973.

BRASIL. EMPRESA BRASILEIRA DE PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES – GEIPOT. **Caminhos do Brasil**. Brasília: GEIPOT, 2001.

BRASILEIRO, Anísio. HENRY, Etienne. **Viação ilimitada: ônibus das cidades brasileiras**. São Paulo: Cultura Editores Associados, 1999.

ESTRELLA, Ely Souza. **Os sampauleiros: cotidiano e representações**. São Paulo: EDUC, 2003.

FERREIRA-NETO, Francisco. **150 anos de transportes no Brasil 1822/1972**. Brasília: Ministério dos Transportes, 1974.

GÔMARA, Antônio Rúbio de Barros. **O transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros: um acrescentamento histórico**. Brasília: ABRATI, 1999.

MINAS GERAIS. Departamento de Estradas de Rodagens – DER. **Boletim Rodoviário. Belo Horizonte: DER, 2008.**

**Mapa Rodoviário de Minas Gerais**. Belo Horizonte: DER, 2009.

MINAS GERAIS. Fundação João Pinheiro – FJP. **Área Mineira da Sudene**. 1º Encontro de Planejamento Regional. Belo Horizonte: FJP, 1975.

MONTES CLAROS. Secretaria de Planejamento – SEPLAN. **Projeto cidades de porte médio: sub-projeto de Montes Claros**. vol. 1. Montes Claros: SEPLAN, 1978.

OLIVEIRA, Marcos Fabio Martins de. **O processo de formação e desenvolvimento de Montes Claros e da Área Mineira da SUDENE**. In: OLIVEIRA, Marcos Fábio Martins. RODRIGUES, Luciene (Org.). Formação econômica e social do Norte de Minas. Montes Claros: Ed. Unimontes, 2000.

REVISTA FERROVIÁRIA. Rio de Janeiro, vol. 2. n° 1, 1940.

ROCHA, Hélio Amorim. QUEIROZ, Antônio Versiane. **Manifesto rodoviário das BR 135 e 251**. Montes Claros: STTR, 2003.

RODRIGUES, Luciene. **Formação econômica do Norte de Minas e o período recente.** In: OLIVEIRA, Marcos Fábio Martins. RODRIGUES, Luciene (Org.). Formação econômica e social do Norte de Minas. Montes Claros: Ed. Unimontes, 2000.

**Recebido para publicação em fevereiro de 2010**  
**Aceito para publicação em março de 2010**