

Autor: Eduardo Lippi



**Figura DAT 21.** PI-116, trecho com iluminação pública e acostamento pavimentado



**Figura DAT 22.** PI-116, detalhe mostrando a sinalização horizontal e o acostamento pavimentado

**Tabela DAT 13.** Ficha de observação técnica Luís Correia/Camurupim

<b>Identificação da Rodovia</b>	<b>Origem:</b> Pedra do Sal	
	<b>Destino:</b> Camurupim	
<b>PI - 116</b>	<b>Trecho</b>	
	Luís Correia / Camurupim	
<b>Itens Analisados</b>	<b>Extensão – 42 Km</b> <b>Localização no Mapa – 17</b>	<b>Foto . Nº.</b>
<b>Condição de tráfego e segurança</b>	Ruim, animais na pista, invasão de vegetação e dunas, pontos do pavimento deteriorados.	
<b>Vol. de Tráfego Observado</b>	Em geral, baixo, somente nas proximidades de Luís Correia torna-se médio devido ao acesso às praias.	
<b>Número de Pistas</b>	Pista Simples, uma faixa para cada sentido	
<b>Pavimento</b>	Após o entroncamento com a PI -316 até Luís Correia existem muitos buracos e pontos de fadiga no pavimento.	
<b>Acostamento</b>	Na maior parte de sua extensão, sem pavimentação e com vegetação invadindo sua área.	
<b>Sinalização Vertical</b>	Razoável, algumas placas danificadas.	
<b>Sinalização Horizontal</b>	Boa para o tipo da rodovia.	
<b>Drenagem Superficial</b>	Existem dispositivos de drenagem superficial	
<b>Obra de Arte</b>	Não observada.	
<b>Manutenção da Rodovia</b>	Precária, problemas de sinalização, vegetação densa e dunas invadindo a pista em alguns pontos.	
<b>Aspectos Relevantes</b>	Existência de animais na pista, podendo comprometer a segurança dos veículos. Dunas invadindo a pista.	DAT 23 DAT 24

(Fonte: Vistoria realizada no período de 27/02/2002 a 02/03/2002)

Autor: Eduardo Lippi



**Figura DAT 23.** PI-116, detalhe mostrando animal na pista



**Figura DAT 24.** PI-116, duna invadindo metade da pista de rolamento

**Tabela DAT 14.** Ficha de observação técnica Cajueiro da Praia/Barra Grade

<b>Identificação da Rodovia</b>	<b>Origem:</b> Cajueiro da Praia	
	<b>Destino:</b> Barra Grande	
<b>Ligação</b>	<b>Trecho</b>	
	Cajueiro da Praia Barra Grande	
<b>Itens Analisados</b>	<b>Extensão – 8 Km</b> <b>Localização no Mapa – 18</b>	<b>Foto Nº.</b>
<b>Condição de tráfego e segurança</b>	Razoável, tendo em vista as características da estrada.	
<b>Vol. de tráfego observado</b>	Baixo, zona rural	
<b>Número de pistas</b>	Pista Simples, uma faixa para cada sentido	
<b>Pavimento</b>	Estrada de areia sem nenhuma pavimentação asfáltica.	DAT 25
<b>Acostamento</b>	Não existe.	
<b>Sinalização vertical</b>	Não existe.	
<b>Sinalização horizontal</b>	Não existe.	
<b>Drenagem superficial</b>	Sem nenhum dispositivo de drenagem.	
<b>Obras de arte</b>	Ponte de concreto estreita e precária sobre o canal do mar.	DAT 26
<b>Manutenção da rodovia</b>	Precária, feita pelo município de Cajueiro da Praia.	
<b>Aspectos relevantes</b>	Trânsito urbano.	

(Fonte: Vistoria realizada no período de 27/02/2002 a 02/03/2002)

Autor: Eduardo Lippi



**Figura DAT 25.** Ligeação Cajueiro da Praia – Barra Grande, estrada de areia



**Figura DAT 26.** Ligeação Cajueiro da Praia – Barra Grande, ponte estreita de concreto

**Tabela DAT 15.** Ficha de Observação Técnica Macapá/Entr. PI 116

<b>Identificação da Rodovia</b>	<b>Origem:</b> Entr. – PI – 116 (17 km de Camurupim)	
	<b>Destino:</b> Macapá	
<b>PI – 315</b>	<b>Trecho</b>	
	Macapá / Entr. – PI – 116 (17 km de Camurupim)	
<b>Itens Analisados</b>	<b>Extensão – 8 Km</b> <b>Localização no Mapa – 19</b>	<b>Foto Nº.</b>
<b>Condição de tráfego e segurança</b>	Apesar de vários aspectos negativos apurados, a condição é razoável em decorrência do baixo volume de tráfego.	
<b>Vol. de tráfego observado</b>	Muito baixo	
<b>Número de pistas</b>	Pista simples, uma faixa para cada sentido	
<b>Pavimento</b>	Largura do pavimento em média 5,20m, vários pontos de deterioração da capa asfáltica e desgaste das bordas.	DAT 27 DAT 28
<b>Acostamento</b>	Não existe	
<b>Sinalização vertical</b>	Precária, está faltando muitas placas.	
<b>Sinalização horizontal</b>	Razoável, não existe sinalização de borda do pavimento.	
<b>Drenagem superficial</b>	Não existe.	
<b>Obra de arte</b>	Não foi observada.	
<b>Manutenção da rodovia</b>	Ruim, falta reparo no pavimento e conservação da sinalização.	
<b>Aspectos relevantes</b>	Rodovia, que dá acesso a praia de Macapá, com baixo fluxo de veículo.	

(Fonte: Vistoria realizada no período de 27/02/2002 a 02/03/2002)

Autor: Eduardo Lippi



**Figura DAT 27.** PI-315, pista de rolamento estreita



**Figura DAT 28.** PI-315, capa asfáltica deteriorada

**Tabela DAT 16.** Ficha de Observação Técnica Ilha Grande/Entr. PI 116

<b>Identificação da Rodovia</b>	<b>Origem:</b> Entr – PI – 116 (4km de Parnaíba)	
	<b>Destino:</b> Ilha Grande	
<b>Ligação</b>	<b>Trecho</b>	
	Ilha Grande / Entr. – PI – 116 (4 km de Parnaíba)	
<b>Itens Analisados</b>	<b>Extensão – 4 Km</b> <b>Localização no Mapa – 20</b>	<b>Foto. Nº.</b>
<b>Condição de tráfego e segurança</b>	Precário, em decorrência do pavimento e da sinalização como um todo.	
<b>Vol. de tráfego observado</b>	Baixo	
<b>Número de pistas</b>	Pista Simples, uma faixa para cada sentido.	
<b>Pavimento</b>	Pavimentado, com vários buracos e desgaste da borda.	DAT 29
<b>Acostamento</b>	Não existe acostamento	DAT 30
<b>Sinalização vertical</b>	Precária, quase inexistente.	
<b>Sinalização horizontal</b>	Inexistente.	
<b>Drenagem superficial</b>	Não existem dispositivos de drenagem.	
<b>Obra de arte</b>	Não foi observada.	
<b>Manutenção da rodovia</b>	Precária, praticamente não existe sinalização, e não são feitos reparos no pavimento.	
<b>Aspectos relevantes</b>	Trecho inicial, próximo a Ilha Grande possui características urbanas	

(Fonte: Vistoria realizada no período de 27/02/2002 a 02/03/2002)

Autor: Eduardo Lippi



**Figura DAT 29.** Ligação Ilha Grande – PI – 116 (4km. de Parnaíba), não existe acostamento



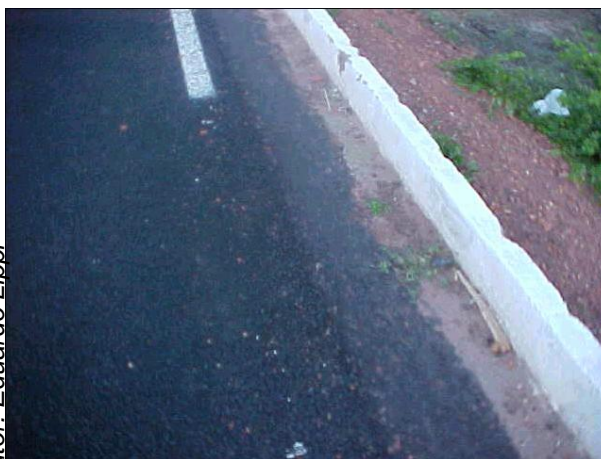
**Figura DAT 30.** Ligação Ilha Grande – PI – 116 (4km. de Parnaíba), pavimento 118 precário

**Tabela DAT 17. Ficha de Observação Técnica Ilha Grande/Entr. PI 116**

<b>Identificação da Rodovia</b>	<b>Origem:</b> Ilha Grande	
	<b>Destino:</b> Entr – PI – 116 (7 Km de Pedra do Sal)	
<b>Ligação</b>	<b>Trecho</b>	
	Ilha Grande / Entr.– PI –116 (7 km de Pedra do Sal)	
<b>Itens Analisados</b>	<b>Extensão – 4 Km</b> <b>Localização no Mapa – 21</b>	<b>Foto . Nº.</b>
<b>Condição de tráfego e segurança</b>	Razoável, levando -se em consideração as condições do pavimento.	
<b>Vol. de Tráfego Observado</b>	Baixo	
<b>Número de Pistas</b>	Pista Simples, uma faixa para cada sentido	
<b>Pavimento</b>	Apresenta -se em bom estado. Trecho inicial, nas proximidades de Ilha Grande, em paralelepípedo.	DAT 31
<b>Acostamento</b>	Não é pavimentado.	
<b>Sinalização Vertical</b>	Precária, quase inexistente.	
<b>Sinalização Horizontal</b>	Razoável, paras as condições da rodovia.	
<b>Drenagem Superficial</b>	Dispositivos de drenagem, guias e sarjetas em quase toda sua extensão.	DAT 32
<b>Obra de Arte</b>	Não foi observada.	
<b>Manutenção da Rodovia</b>	Razoável, falta reposição de placas e conserto dos dispositivos de drenagem	
<b>Aspectos Relevantes</b>	Trecho inicial, próximo a Ilha Grande possui características urbanas. Pavimento em paralelepípedo.	

(Fonte: Vistoria realizada no período de 27/02/2002 a 02/03/2002)

Autor: Eduardo Lippi



**Figura DAT 31.** Ligação Ilha Grande – PI – 116 (7km. Pedra do Sal), pavimento em bom Estado



**Figura DAT 32.** Ligação Ilha Grande – PI – 116 ( 7km. Pedra do Sal ), detalhe de guia e sarjeta

**Tabela DAT 18.** Ficha de observação técnica Parnaíba/ Camurupim

<b>Identificação da Rodovia</b>	<b>Origem:</b> Parnaíba	
	<b>Destino:</b> Divisa com o Estado do Ceará	
<b>PI - 210</b>	<b>Trecho</b>	
	Parnaíba / Camurupim	
<b>Itens Analisados</b>	<b>Extensão - 44 Km</b> <b>Localização no Mapa -22</b>	<b>Foto .</b> <b>Nº.</b>
<b>Condição de tráfego e segurança</b>	Ruim em decorrência da pavimentação asfáltica.	
<b>Vol. De Tráfego Observado</b>	Baixo	
<b>Número de Pistas</b>	Pista Simples, uma faixa para cada sentido	
<b>Pavimento</b>	Deteriorado, com muitos buracos. Nos últimos 16km, algumas ondulações e uma melhora em relação aos buracos.	DAT 33
<b>Acostamento</b>	Sem pavimento asfáltico. Vegetação densa encobrindo o acostamento em vários pontos.	DAT 34
<b>Sinalização vertical</b>	Precária, quase inexistente.	
<b>Sinalização horizontal</b>	Deficiente, com pintura das faixas apagadas em muitos pontos.	
<b>Drenagem superficial</b>	Poucos dispositivos de drenagem e falta de manutenção.	
<b>Obra de Arte</b>	Não foi observada.	
<b>Manutenção da Rodovia</b>	Precária, quase inexistente.	
<b>Aspectos Relevantes</b>	Há muitos buracos e defeitos no pavimento, quase não dá para desenvolver uma velocidade razoável.	

(Fonte: Vistoria realizada no período de 27/02/2002 a 02/03/2002)



Autor: Eduardo Lippi

**Figura DAT 33.** PI – 210 / BR - 402, trecho deteriorado com muitos buracos



**Figura DAT 34.** PI – 210 / BR - 402, vegetação densa invadindo a área do acostamento

**Tabela DAT 19.** Ficha de observação técnica Camurupim/ Divisa com o Estado do Ceará

<b>Identificação da Rodovia</b>	<b>Origem:</b> Parnaíba	
	<b>Destino:</b> Divisa com o Estado do Ceará	
<b>PI – 210</b>	<b>Trecho</b>	
	Camurupim / Divisa com o Estado do Ceará	
<b>Itens Analisados</b>	<b>Extensão – 23 Km</b> <b>Localização no Mapa – 23</b>	<b>Foto .</b> <b>Nº.</b>
<b>Condição de tráfego e segurança</b>	Razoável, com restrição a animais na pista e a sinalização vertical.	
<b>Vol. De tráfego observado</b>	Baixo	DAT 35
<b>Número de pistas</b>	Pista Simples, uma faixa para cada sentido	
<b>Pavimento</b>	Razoável, com algumas ondulações.	
<b>Acostamento</b>	Sem pavimento asfáltico. Vegetação densa encobrindo o acostamento em vários pontos.	DAT 36
<b>Sinalização vertical</b>	Precária, quase inexistente.	
<b>Sinalização horizontal</b>	Razoável para o padrão da rodovia.	
<b>Drenagem superficial</b>	Dispositivos de drenagem sem manutenção.	
<b>Obra de arte</b>	Não foi observada.	
<b>Manutenção da rodovia</b>	Precária no tocante a sinalização e a drenagem superficial.	
<b>Aspectos relevantes</b>	Existência de animais na pista, podendo comprometer a segurança dos veículos. Manutenção da sinalização vertical.	

(Fonte: Vistoria realizada no período de 27/02/2002 a 02/03/2002)



Autor: Eduardo Lippi

**Figura DAT 35.** PI – 210 / BR - 402 ,  
trecho urbano, mesmo assim volume de  
tráfego é baixo



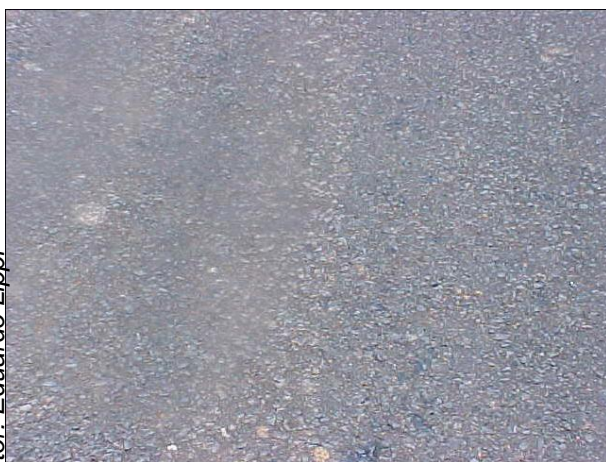
**Figura DAT 36.** PI – 210 / BR - 402,  
pavimento em condições razoáveis

**Tabela DAT 20.** Ficha de observação técnica entr. BR 343/Cocal.

<b>Identificação da Rodovia</b>	<b>Origem:</b> Entr. BR - 343	
	<b>Destino:</b> Divisa com o Estado do Ceará	
<b>PI - 213</b>	<b>Trecho</b>	
	Entr.– BR – 343 / Cocal	
<b>Itens Analisados</b>	<b>Extensão – 20 Km</b> <b>Localização no Mapa – 24</b>	<b>Foto .</b> <b>Nº.</b>
<b>Condição de tráfego e segurança</b>	Boa, apenas com restrição a animais na pista e a sinalização vertical.	
<b>Vol. de tráfego observado</b>	Baixo	
<b>Número de Pistas</b>	Pista simples, uma faixa para cada sentido	
<b>Pavimento</b>	Em boas condições.	DAT 37
<b>Acostamento</b>	Sem pavimento, e com vegetação invadindo sua área.	
<b>Sinalização Vertical</b>	Deficiente, faltam muitas placas.	
<b>Sinalização Horizontal</b>	Razoável para o padrão da rodovia.	DAT 38
<b>Drenagem Superficial</b>	Poucos dispositivos de drenagem.	
<b>Obra de Arte</b>	Não foi observada.	
<b>Manutenção da Rodovia</b>	Falta conserva na sinalização e na poda de vegetação, que está invadindo o acostamento.	
<b>Aspectos Relevantes</b>	Existência de animais na pista, podendo comprometer a segurança dos veículos. Manutenção da sinalização vertical.	

(Fonte: Vistoria realizada no período de 27/02/2002 a 02/03/2002)

Autor: Eduardo Lippi



**Figura DAT 37.** PI – 213 –Ligação  
Capa asfáltica em boas condições



**Figura DAT 38.** PI – 213 – Detalhes da  
ausência da sinalização horizontal

**Tabela DAT 21.** Ficha de observação técnica Cocal/ Divisa com o Estado do Ceará

<b>Identificação da Rodovia</b>	<b>Origem:</b> Entr. BR - 343	
	<b>Destino:</b> Divisa com o Estado do Ceará	
<b>PI – 213</b>	<b>Trecho</b>	
	Cocal / Divisa com o Estado do Ceará	
<b>Itens Analisados</b>	<b>Extensão – 21 Km</b> <b>Localização no Mapa – 25</b>	<b>Foto . Nº.</b>
<b>Condição de tráfego e segurança</b>	Apesar da estrada ser cascalhada, pode-se desenvolver uma boa velocidade, devido sua topografia e largura.	DAT 39
<b>Vol. de tráfego observado</b>	Baixo	
<b>Número de pistas</b>	Sem faixa de rolamento	
<b>Pavimento</b>	Sem pavimento asfáltico, com revestimento em cascalho.	
<b>Acostamento</b>	Não existe	DAT 40
<b>Sinalização vertical</b>	Não existe	
<b>Sinalização horizontal</b>	Não existe	
<b>Drenagem superficial</b>	Não existe	
<b>Obra de arte</b>	Não foi observada.	
<b>Manutenção da rodovia</b>	Observa-se uma certa manutenção no leito carroçável.	
<b>Aspectos relevantes</b>	Topografia, em grande parte da extensão é plana, somente nos últimos três quilômetros torna-se montanhosa.	

(Fonte: Vistoria realizada no período de 27/02/2002 a 02/03/2002)

Autor: Eduardo Lippi



**Figura DAT 39.** PI – 213, estrada cascalhada em boas condições



**Figura DAT 40.** PI – 213, trecho perto da divisa com o estado do Ceará, região mais montanhosa

A Rodovia PI 211 por ter uma função eminentemente integradora regional trouxe como principal impacto o potencial de geração de ocupações produtivas, com o escoamento de produtos de agricultura familiar e de melhoria de renda das populações de suas margens por intensificação de micros e pequenos empreendimentos. Os principais impactos sócios econômicos estão suportados basicamente pela ruptura do isolamento de bolsões de baixa renda de micro regiões do Baixo Parnaíba e do Litoral Piauiense (IDH de 0,357 e 0,418 respectivamente) gerando os estímulos para a troca de produtos, seja em direção da Capital, seja em direção do Litoral, este último quando dos períodos sazonais de lazer durante os meses de janeiro, julho e dezembro. Estes resultados por si só justificaram a construção desta rodovia, pois após sua pavimentação, intensificou-se o transporte de pessoas e de troca de produtos da região.

A rodovia PI 213 visa atender ao maior fluxo turístico sazonal que se destina ao Parque Ecológico Cachoeira do Urubu entre os meses de janeiro e julho, com relevância aos de abril e maio, quando do fenômeno da piracema.

Pesquisas de origem e destino e correspondentes estudos de viabilidade não se justificariam diante da função eminentemente de integração regional desta rodovia. Entretanto com o objetivo de analisar os impactos causados foram efetuadas duas pesquisas de fluxo viário nos trechos da PI 211 para um período contínuo de 72 horas indicando uma evolução mínima de 126,3 % no tráfego considerado médio, pois foi pesquisado em época de baixa sazonalidade turística.

**Tabela DAT 22.** Volume de tráfego de veículos na rodovia PI 213 – antes e após a pavimentação

PI 211 Classificação	Antes da Pavimentação		Após a Pavimentação	
	13 14 e 15 de Julho de 1.999.		1 2 e 3 de Junho de 2.004	
Automóveis de passeio	42	30,7	115	37,1
Ônibus	09	6,6	19	6,1
Caminhonetes	72	52,6	137	44,2
Caminhões Leves	14	10,2	23	7,4
Caminhões Médios	00	-	12	3,9
Caminhões Pesados	00	-	4	1,3
Total	137	100,0 %	310	100,0 %

(Fonte: Relatório DER PI)

Segundo informes prestados em finais de semana nos meses de dezembro, janeiro e julho o tráfego passa a ser alto, diante da concentração de veículos que causa longos engarrafamentos de retorno na aproximação de Teresina.

Entretanto pode-se mencionar que no dimensionamento do pavimento da estrada PI 213 Esperantina / Cachoeira do Urubu foi considerado um tráfego diário de 43 automóveis, 1 ônibus e 44 caminhões, movimento que sugere uma correção com acréscimo no número de ônibus e redução no número de caminhões.

Ainda, destaca-se a realização de projetos de rodovias elaborados pelo governo estadual e municipal, importantes ações complementares aos projetos subsidiados pelo PRODETUR e que devem servir de base para os investimentos do Programa no Plano de Ações:

**Tabela DAT 23.** Ficha do projeto: Prolongamento no sentido norte da Avenida Raul Lopes em Teresina

<b>Projeto</b>	<b>Prolongamento no sentido norte da Avenida Raul Lopes</b>
<b>Justificativa</b>	<p>A região leste é composta por 27 bairros, onde estão localizadas 52 vilas e favelas. Constitui-se em área de expansão urbana da cidade e ocupa aproximadamente uma área de 61,59km<sup>2</sup>. Conta com uma população total de 97.466 habitantes residentes nos bairros e 58.906 habitantes residentes em vilas e favelas, que representam 16% de toda a população urbana de Teresina. A região é servida por 33 escolas, sendo 15 municipais e 18 estaduais, 06 centros municipais de saúde, 06 creches, 15 campos de futebol, 03 quadras de esportes, 06 agências dos correios, 02 mercados públicos, 04 hortas comunitárias. A região conta ainda com 02 shoppings centers e diversos centros comerciais.</p> <p>Na região o setor de atividade econômica mais importante é o terciário, podendo-se mesmo afirmar que a zona leste atua como um pólo tipicamente comercial e prestador de serviços, absorvendo um grande contingente de mão-de-obra. A malha viária que atende os bairros Jockey, Fátima, Horto, Ininga e Universidade é bastante confusa, pois dispõe como principal eixo apenas a Av. Nossa Senhora de Fátima, com caixa e pavimentação incompatíveis com a demanda de tráfego na região. O prolongamento da Av. Raul Lopes facilitará substancialmente as condições de acesso às Av. João XXIII e Av. Universitária, a Ponte Petrônio Portela e ao Campus Universitário, principais eixos de ligação da zona leste ao centro e zona norte, além de favorecer a urbanização da margem do Rio Poty, como forma de disciplina a ocupação do solo na área.</p>
<b>Objetivos</b>	Facilitar as condições de acessibilidade às Av. João XXIII, Av. Universitária, Ponte Petrônio Portela e Campus Universitário, com o conseqüente desafogamento do tráfego na região; Favorecer a urbanização das margens do Rio Poty; Disciplinamento da ocupação do solo.
<b>Resultados esperados</b>	Melhoria do acesso às principais vias da região; Urbanização das margens do Rio Poty; Disciplinamento da ocupação do solo; Maior agilidade e racionalidade no transporte de pessoas e mercadorias na região.
<b>Órgãos envolvidos</b>	Prefeitura de Teresina/ Governo Federal
<b>Área beneficiada</b>	Teresina
<b>Relação com PRODETUR I</b>	Desenvolvimento do Pólo da Costa do Delta de Parnaíba
<b>Relação com objetivos do PRODETUR II</b>	Desenvolvimento do Pólo da Costa do Delta de Parnaíba
<b>Situação de elaboração do projeto</b>	Executado
<b>Valor (milhões de R\$)</b>	R\$ 1.016.010,96
<b>Discriminação da Fonte</b>	PMT – R\$ 293.939,48      OGU – R\$ 722.071,48
<b>Cronograma de Execução</b>	Setembro /2000 a Maio/2001

(Fonte: SEPLAN, 2004)

**Tabela DAT 24.** Descrição do projeto Melhoramento da implantação e pavimentação da Rodovia de Ligação

<b>Projeto</b>	<b>Ilha Grande/ Entr. PI-116 (Labino)</b>
<b>Justificativa</b>	Integrar os espaços rodoviários e fortalecer o turismo na região do pólo
<b>Objetivos</b>	Proporcionar o desenvolvimento da carcinicultura da região e o turismo.
<b>Resultados esperados</b>	Tráfego rodoviário, permanentemente, normalizado e malha rodoviária restaurada no pólo da região turística.
<b>Órgãos envolvidos</b>	Departamento de Estradas de Rodagem do Piauí – DER/PI
<b>Área beneficiada</b>	Municípios de Parnaíba, Ilha Grande, Luís Correia
<b>Relação com PRODETUR I</b>	Desenvolvimento do Pólo da Costa do Delta de Parnaíba
<b>Relação com objetivos do PRODETUR II</b>	Desenvolvimento do Pólo da Costa do Delta de Parnaíba
<b>Situação de elaboração do projeto</b>	Executado
<b>Valor (milhões de R\$)</b>	R\$ 436.800,59 (quatrocentos e trinta e seis mil oitocentos reais e cinqüenta e nove centavos)
<b>Discriminação da Fonte</b>	Governo do Estado
<b>Cronograma de Execução</b>	–

(Fonte: SEPLAN, 2004)

**Tabela DAT 25.** Descrição do projeto: Restauração de Rodovias Pavimentadas (Tapa buraco)

<b>Projeto</b>	<b>Rodovia: PI-116 Trecho: Parnaíba/Luís Correia/Camurupim</b>
<b>Justificativa</b>	Integrar os espaços rodoviários e fortalecer o turismo na região do pólo
<b>Objetivos</b>	Proporcionar o desenvolvimento da carcinicultura da região e o turismo.
<b>Resultados esperados</b>	Tráfego rodoviário, permanentemente, normalizado e malha rodoviária restaurada no pólo da região turística.
<b>Órgãos envolvidos</b>	Departamento de Estradas de Rodagem do Piauí – DER/PI
<b>Área beneficiada</b>	Municípios de Parnaíba, Ilha Grande, Luís Correia, Cajueiro da Praia
<b>Relação com PRODETUR I</b>	Desenvolvimento do Pólo da Costa do Delta de Parnaíba
<b>Relação com objetivos do PRODETUR II</b>	Desenvolvimento do Pólo da Costa do Delta de Parnaíba
<b>Situação de elaboração do projeto</b>	EXECUTADO
<b>Valor (milhões de R\$)</b>	R\$ 50.563,44 (cinqüenta mil, quinhentos e sessenta e três reais e quarenta e quatro centavos)
<b>Discriminação da Fonte</b>	CIDE – Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico
<b>Cronograma de Execução</b>	–

(Fonte: SEPLAN, 2004)