



**CONSORCIO INTERMUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO
ECONOMICO E SOCIAL DO VALE DO RIO CUIABA**

ETP – ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR

CHAPADA DOS GUIMARÃES/MT

Município: Chapada dos Guimarães/MT

Proposta: 061203/2025

**Objeto: EXECUÇÃO DE OBRAS E SERVIÇOS DE
ENGENHARIA EM ESTRADAS VICINAIS NO MUNICÍPIO
DE CHAPADA DOS GUIMARÃES-MT**



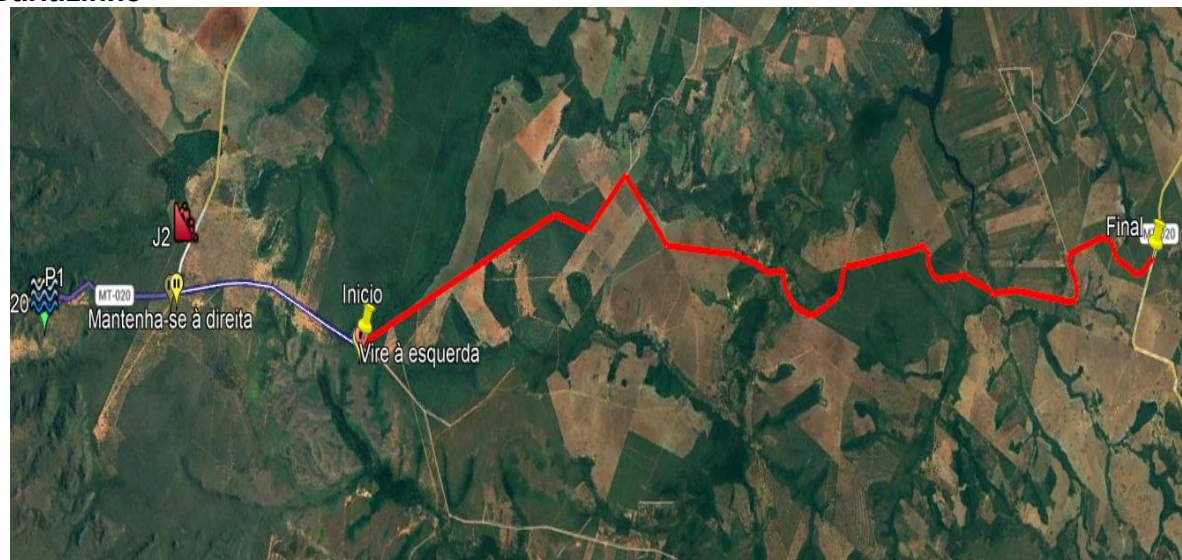
Consórcio Intermunicipal de
Desenvolvimento Econômico e Social do
Vale do Rio Cuiabá

MAPA DE LOCALIZAÇÃO

1. Trecho: Branco Barbosa



2. Trecho: Buritizinho



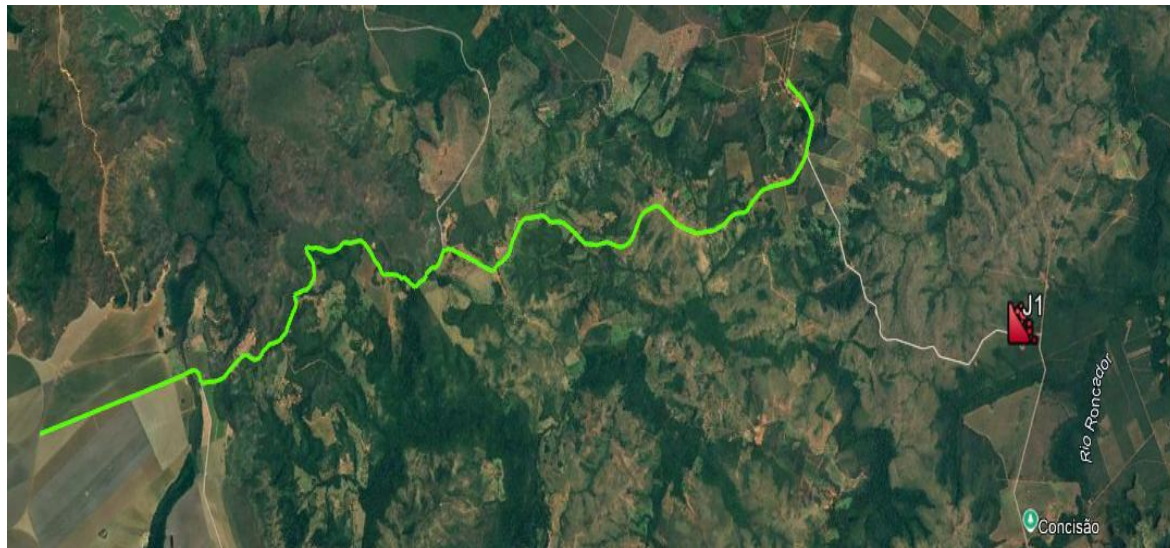


Consórcio Intermunicipal de
Desenvolvimento Econômico e Social do
Vale do Rio Cuiabá

3. Trecho: Ácora



4. Trecho: Baronesa



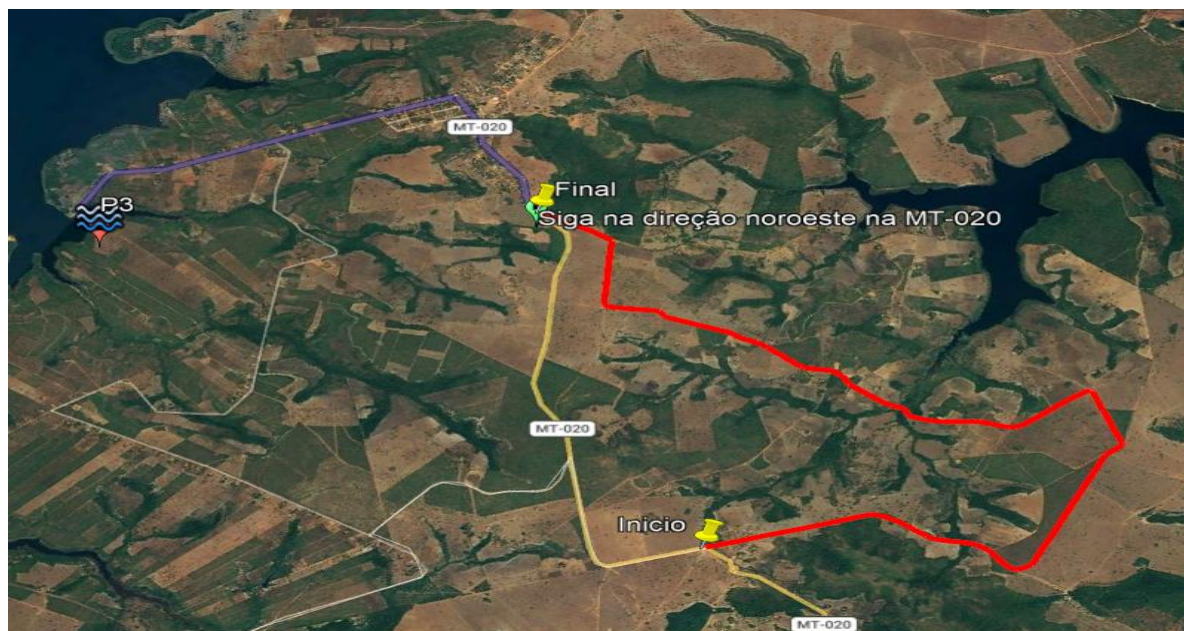


Consórcio Intermunicipal de
Desenvolvimento Econômico e Social do
Vale do Rio Cuiabá

5. Trecho: Dito



6. Trecho: Pedra Preta 01





Consórcio Intermunicipal de
Desenvolvimento Econômico e Social do
Vale do Rio Cuiabá

7. Trecho: Pedra Preta 02



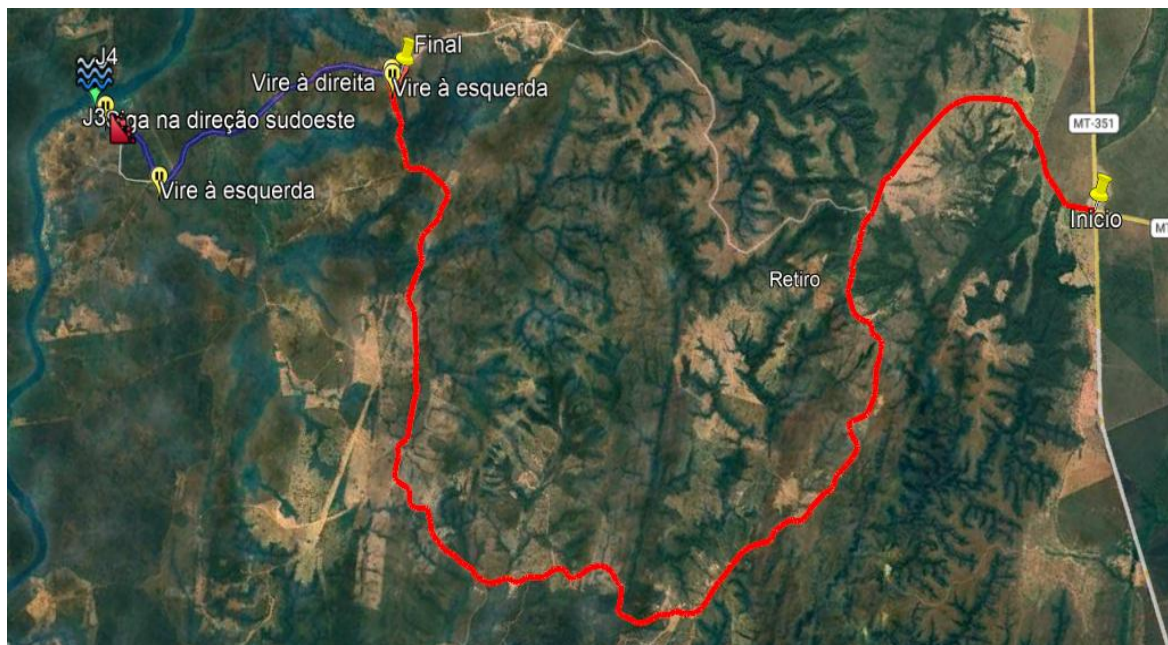
8. Trecho: Padilha



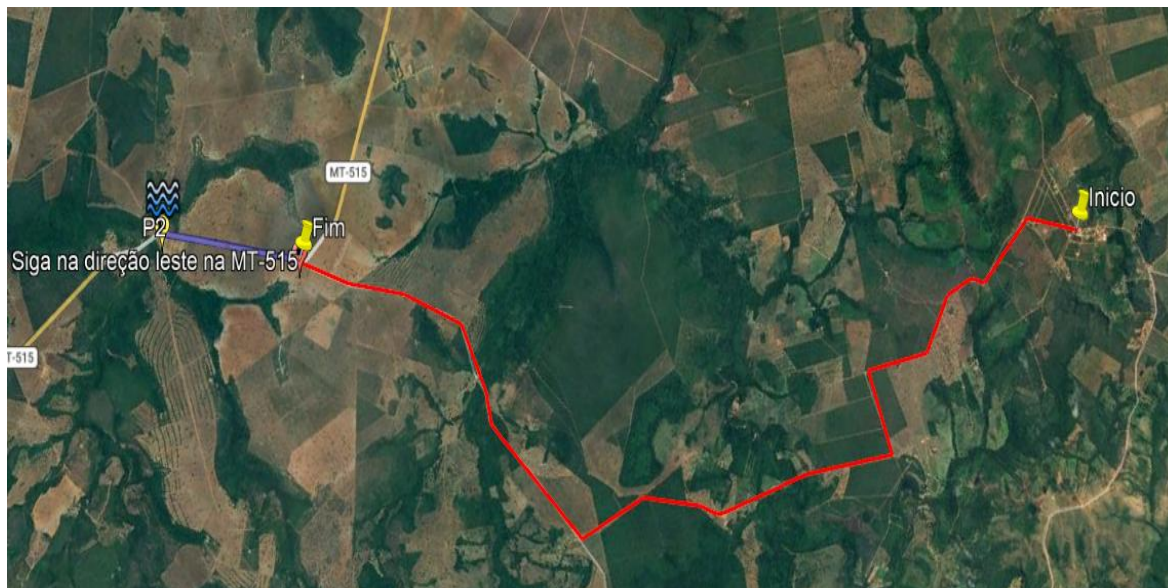


Consórcio Intermunicipal de
Desenvolvimento Econômico e Social do
Vale do Rio Cuiabá

9. Trecho: Batatais



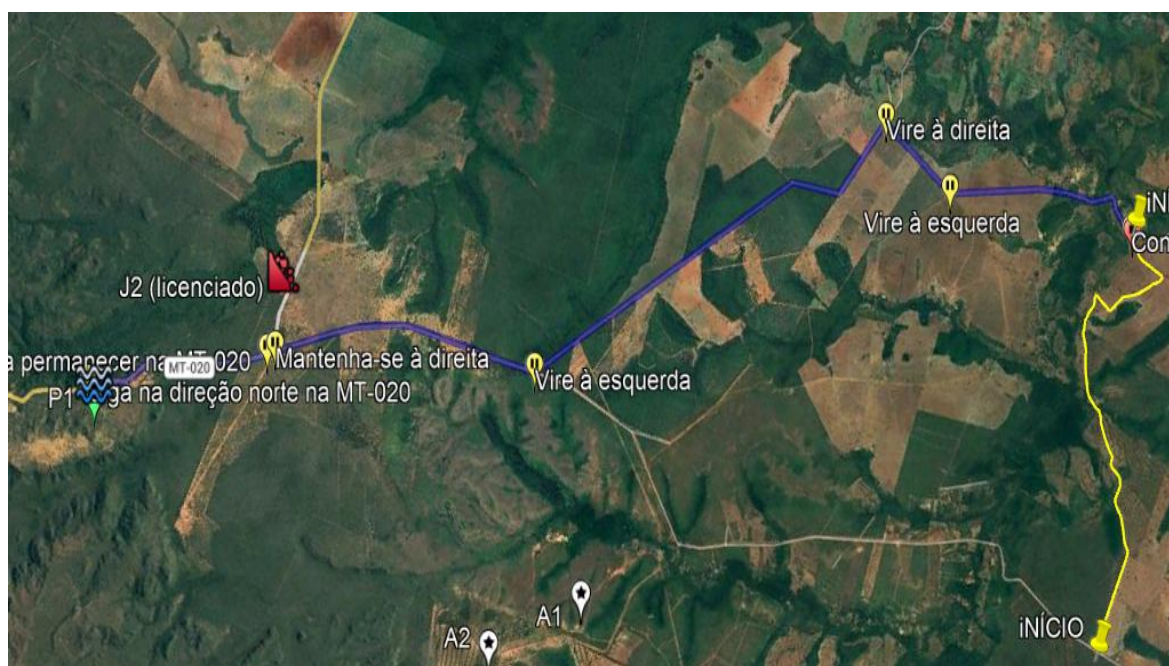
10. Trecho: Samambaia





Consórcio Intermunicipal de
Desenvolvimento Econômico e Social do
Vale do Rio Cuiabá

11. Trecho: Biquinha



ETP - (ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR)

RELAÇÃO DE TRECHOS							
TRECHO:	EXTENSÃO (m)	LARGURA (m)	ÁREA (M²)	ESPESSURA DE CAMADA DE RECOMPOSIÇÃO (cm)	VOLUME DE RECOMP. (M³)	GEORREFERENCIAMENTO	
						INICIAL	FINAL
Branco Barbosa	21.477,00	8,00	171.816,00	12,00	20.617,92	15°16'53.91"S, 55°42'54.46"O	15°10'9.63"S, 55°34'10.42"O
Buritizinho	20.161,00	8,00	161.288,00	12,00	19.354,56	15°15'12.14"S, 55°41'35.65"O	15° 6'53.83"S, 55°37'54.66"O
Acorá	8.097,00	8,00	64.776,00	12,00	7.773,12	15°14'52.90"S, 55°39'57.48"O	15°17'27.10"S, 55°37'58.27"O
Biquinha	6.546,00	8,00	52.368,00	12,00	6.284,16	15°10'40.78"S, 55°39'30.53"O	15°12'25.61"S, 55°37'23.14"O
Dito	16.486,00	8,00	131.888,00	12,00	15.826,56	15° 9'22.05"S, 55°20'12.41"O	15° 9'14.05"S, 55°26'18.05"O
Pedra Preta 1	11.001,00	8,00	88.008,00	12,00	10.560,96	15° 7'3.34"S, 55°37'6.87"O	15° 5'38.79"S, 55°38'54.51"O
Pedra Preta 2	4.313,00	8,00	34.504,00	12,00	4.140,48	15° 5'50.35"S, 55°37'34.89"O	15° 5'37.58"S, 55°38'30.91"O
Padilha	13.711,00	8,00	109.688,00	12,00	13.162,56	14°57'17.65"S, 55°54'25.12"O	14°52'55.96"S, 55°57'53.07"O
Batalais	22.454,00	8,00	179.632,00	12,00	21.555,84	14°58'30.86"S, 55°53'18.58"O	14°54'3.67"S, 55°56'0.30"O
Samambaia	15.706,00	8,00	125.648,00	12,00	15.077,76	15°12'21.12"S, 55°26'5.40"O	15° 9'21.92"S, 55°20'13.37"O
Baronesa	20.909,00	8,00	167.272,00	12,00	20.072,64	15° 9'21.92"S, 55°20'13.37"O	15°18'9.13"S, 55°19'57.24"O
TOTAL DE TRECHOS:	EXTENSÃO TOTAL (m)	LARGURA MÉDIA (m)	ÁREA TOTAL (M²)	ESPESSURA MÉDIA DA CAMADA DE RECOMPOSIÇÃO (cm)			
11	160.861,00	8,00	1.286.888,00	12,00			

- **Valor Global do Convênio: R\$ 21.798.704,41**
- **Extensão: 160.861,00 km**

1.1 DESCRIÇÃO DA NECESSIDADE

As estradas vicinais são importantes elos entre as áreas rurais e urbanas, proporcionam o escoamento e comercialização das atividades produtivas e insumos agrícolas fundamentais à produção, além de serem, também, o principal acesso aos serviços de saúde, educação e de lazer disponíveis nas áreas urbanas para os habitantes das localidades mais distantes, aumentando, assim, os laços de desenvolvimento econômicos e sociais, principalmente das comunidades camponesas ou agricultores familiares.

Diante disso, os serviços de conservação são extremamente necessários para assim melhorar a capacidade de fluxo permanente de pessoas e mercadorias, principalmente aumentando a segurança dos usuários das estradas vicinais, objetos no projeto.

1.2 LEVANTAMENTO DE SOLUÇÕES

As visitas técnicas nas estradas vicinais em estudo, foram realizadas através de tráfego lento pelas estradas, com paradas sistemáticas para melhor observação com registros fotográficos e georreferenciamento e assim ocorrendo no levantamento dos defeitos e pontos mais probleáticos.

PROBLEMAS DETECTADOS

Na análise das estradas vicinais, foram detectados vários problemas que acabam interferindo negativamente na trafegabilidade do trecho, esses problemas aumentam o tempo de viagem, depreciação do veículo, diminui a capacidade de suporte da via, segurança e conforto do usuário.

Dentre esses problemas destacam-se:

- Seção transversal imprópria;
- Drenagem inadequada;

SEÇÃO TRANSVERSAL IMPRÓPRIA

A superfície de rolamento da rodovia não pavimentada deve ser conformada de tal maneira que permita a eficiência da drenagem superficial que precipitam

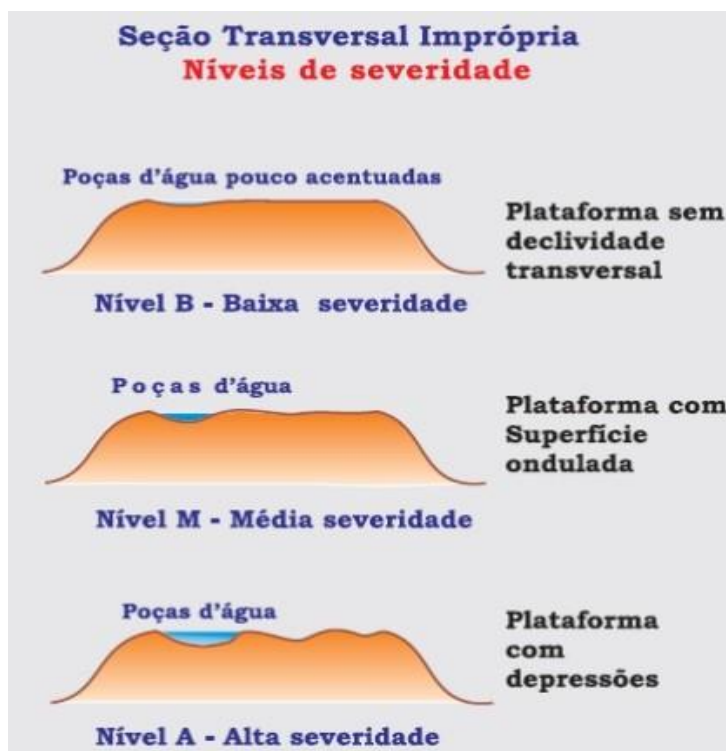


Figura 1: Seção imprópria

sobre a plataforma da via e os demais sistemas de drenagem.

SOLUÇÃO:

Reconformação da plataforma que consiste na regularização da pista através de cortes e aterros, geralmente de até 0,20 cm compensados lateralmente, de modo a permitir a drenagem das águas superficiais para as sarjetas, e na execução de valetas laterais nos cortes e leiras nos aterros. Compreende basicamente, o patrolamento da pista, a simultânea execução das sarjetas e leiras e a execução da correta compactação. O objetivo é conseguir um perfil transversal correto para o trecho. Nas curvas, a superfície da estrada deve ter inclinação constante, de borda a borda, sendo que o lado externo ser mais elevado.

DRENAGEM INADEQUADA

Ocorre quando não há canais de drenagens, saídas d'águas, bigodes, bacias de contenção, entre outros estão cobertas de vegetação e/ou entulho e deste modo não direcionam a água. A drenagem ineficiente dá origem aos

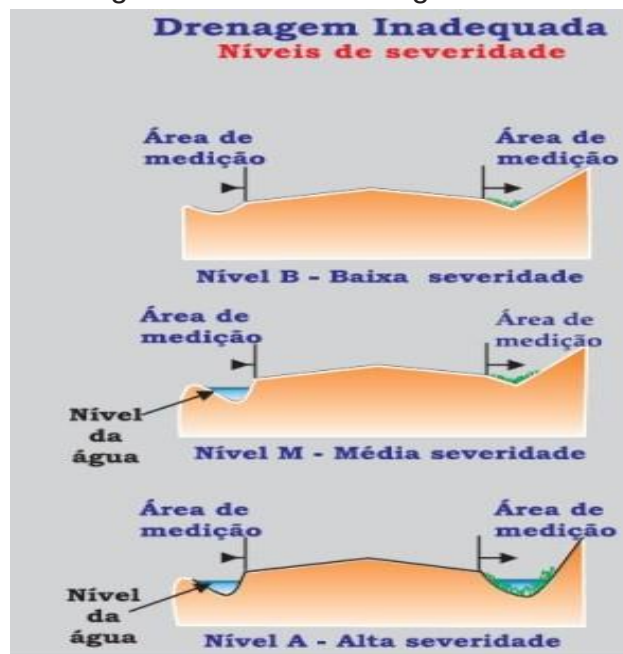




Figura 2: Drenagem inadequada depósitos de água em determinados setores da plataforma.

SOLUÇÃO:

Para estes problemas a correção deve começar pela retirada de vegetação, abaulamento transversal da pista de rolamento depois retira-se a água acumulada no local através de bigodes e canais de drenagem as quais devem ser encontradas em número satisfatório por todo o traçado.

Para os problemas como excesso de poeira, trilho de rodas e perda de agregado a solução para a correção dos mesmos é a execução de revestimento primário, com materiais de boa qualidade e bem compactados.

Os elementos básicos para definição das necessidades e priorização dos serviços de conservação em uma via, ramo ou rede de estradas não pavimentadas, são definidos por meio da avaliação funcional das suas condições superficiais, envolvendo análises qualitativas e quantitativas.

1.3 JUSTIFICATIVA TÉCNICA DA ESCOLHA DA SOLUÇÃO

As soluções adotadas foram estabelecidas visando o menor impacto ambiental, transtorno aos usuários e custo da obra. As soluções preservam as características técnicas e físico-operacionais do corpo estradal e da faixa de domínio, dentro de padrões de serviço estabelecidos.

Os estudos têm como embasamento teórico o Manual de Conservação Rodoviária, Publicação IPR 710, Edição 2005.

As características geométricas desta estrada foram condicionadas pelo máximo aproveitamento do traçado existente, indispensável para que seus custos de melhoramentos sejam compatíveis com seu tráfego e função. Por outro lado, a estrada existente desenvolve-se, ao longo de espigões e/ou divisores de água, o que lhe confere uma razoável condição de drenagem natural.

Devido às limitações econômicas, foi adotado um greide de terraplenagem próximo do terreno natural, quando possível. Deste fato decorre, a ocorrência de rampas bastante fortes e curvas horizontais e verticais acentuadas.

Foram conduzidas adoções de alternativas mais econômicas, considerando-se todos os custos de construção e de operação da estrada, ao longo de toda a sua vida útil.

1.4 BENEFÍCIOS A SEREM ALCANÇADOS COM A CONTRATAÇÃO

Com a contratação de serviços de manutenção de estradas vicinais, é esperado manter a trafegabilidade na zona rural do Município, garantindo o escoamento da produção agrícola local, bem como, garantir o acesso da população que reside nessa região aos serviços públicos básicos de saúde e educação.

Abaixo estão os principais benefícios:

Acessibilidade e Mobilidade Melhorada: Com estradas em boas condições, o tráfego se torna mais seguro e fluido, permitindo que os moradores rurais acessem serviços essenciais como saúde, educação e comércio com maior facilidade.

Redução dos Custos de Transporte: Estradas bem conservadas diminuem o desgaste dos veículos, resultando em menor gasto com combustível e manutenção, além de encurtar o tempo de deslocamento.

Facilidade no Escoamento de Produtos: A melhoria nas condições das vias facilita o transporte de produtos agropecuários, evitando perdas durante o transporte e melhorando a qualidade dos produtos que chegam ao mercado.

Segurança para Usuários: Superfícies niveladas e ausência de buracos e erosão proporcionam um ambiente mais seguro, reduzindo o risco de acidentes e garantindo que as estradas estejam transitáveis durante todo o ano, inclusive em épocas de chuva.

Desenvolvimento Econômico Local: Estradas de qualidade incentivam o crescimento econômico, uma vez que facilitam o acesso a novos mercados, atraem investimentos e permitem que agricultores e pequenos produtores ampliem sua capacidade de venda e distribuição.

Valorização da Propriedade Rural: Com a melhoria da infraestrutura de transporte, a valorização das propriedades rurais e adjacentes aumenta, beneficiando os proprietários e moradores locais.

Qualidade de Vida da População Rural: As estradas vicinais mantidas adequadamente oferecem uma maior qualidade de vida, com acesso mais rápido a serviços e uma rotina mais segura para os moradores.

Em resumo, a manutenção regular das estradas vicinais com revestimento



primário contribui para o desenvolvimento sustentável da área rural, promovendo melhores condições econômicas, sociais e de segurança para a população.

Chapada dos Guimarães/MT, 14 de janeiro de 2026.

RAUL BARROS
RIBEIRO:0321
7364198

Assinado de forma
digital por RAUL
BARROS
RIBEIRO:03217364198
Dados: 2026.01.14
08:24:14 -04'00'

RAUL BARROS RIBEIRO
Eng. Civil - Crea 1216969736

CONSORCIO
INTERMUNICIPAL DE
DESENVOLVIMENTO
ECONO:0795074200
0127

Assinado de forma digital
por CONSORCIO
INTERMUNICIPAL DE
DESENVOLVIMENTO
ECONO:07950742000127
Dados: 2026.01.14 16:22:40
-04'00'

CONSORCIO INTERMUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO VALE
DO CUIABÁ-CIDES-VRC
SILMAR DE SOUZA GONÇALVES
PRESIDENTE CONCEDENTE