

ANEXO 1 - RELATÓRIO TÉCNICO DE VISTORIA – RTV

PROGRAMA ESTRADAS DA INTEGRAÇÃO

PROJETO DE PAVIMENTAÇÃO POLIÉDRICA DE ESTRADAS RURAIS COM PEDRAS IRREGULARES

- **MUNICÍPIO DE:** LONDRINA
- **NR/SEAB DE:** LONDRINA
- **COMUNIDADE/LOCALIDADE:** GUAIRACÁ
- **MICROBACIA:**

TRECHO Único: RODOVIA GUSTAVO AVELINO CORREIA – PATRIMÔNIO GUAIRACÁ

1. CONDIÇÕES DA ESTRADA:

- 1.1. (X) Estrada Rural adequada e/ou readequada e/ou melhorada com boa conservação, com pontos críticos que não permitem o tráfego contínuo durante todos os meses do ano;
- 1.2. () Estrada Rural com segmentos críticos que não permitem o tráfego contínuo durante todos os meses do ano;
- 1.3. () Estrada Rural implantada, razoavelmente conservada, necessitando de práticas adequadas de conservação.
- 1.4. () Estrada Rural implantada, conservada, com práticas adequadas de conservação de solos e água.

2. INFORMAÇÕES INDIVIDUAIS DO TRECHO:

- 2.1. **Coordenada inicial – UTM:** 22K 0496866
7394300
- 2.2. **Coordenada final – UTM:** 22K 501749
7389837
- 2.3. **Comprimento:** 7,0 km
- 2.4. **Largura atual e final a ser trabalhada:** Atual 9,0 metros, final 6,0 metros de pavimentação poliédrica.

3. DIAGNÓSTICO DA SITUAÇÃO GERAL DA ESTRADA

O Trecho a ser trabalhado é parte da Rodovia Gustavo Avelino Correia. O início desta rodovia é asfaltada, sendo que a obra será realizada no trecho que se inicia após a ponte (foto 1) sobre o Rio Taquara e segue no sentido ao Patrimônio do Guairacá perfazendo uma distância de 7,0 km. A vistoria realizada na referida estrada demonstra que a aplicação da prática de pavimentação poliédrica atenderá integralmente o objetivo de melhoria da trafegabilidade. A largura ao longo do trecho de 7 km desde o seu início é em média de 9 metros.

A estrada em toda a sua extensão faz a principal ligação de acesso ao Patrimônio

do Guairacá.

Trata-se de uma estrada rural que com interesse econômico no transporte de safras e social quanto ao transporte escolar permitindo o acesso ao Distrito de Paiquerê e a PR445.

O trecho é totalmente readequado com boa manutenção e possui leito estabilizado, levemente abaulado (foto 8) e totalmente cascalhado, com conservação de solos e correto escoamento das águas na maioria das propriedades lindeiras ou marginais com boa integração da estrada com as práticas mecânicas de conservação (bigodes e terraços) além de caixas de retenção nos pontos de maior declive.

4. RECOMENDAÇÕES DE MEDIDAS TÉCNICAS PARA ASSEGURAR A CORRETA IMPLANTAÇÃO E DURABILIDADE DOS TRABALHOS A SEREM EXECUTADOS

4.1. Identificação e localização dos principais pontos críticos (estrada e propriedades).

Nos trechos de maior declividade (ponto 2 e 7) existem bigodes e caixas de retenção que devem ser adequadas e integradas com o sistema de conservação das propriedades.

No trecho crítico no qual há contribuição com água para a estrada (ponto 9 foto11), já existe um bueiro bem dimensionado e que pode ser reutilizado. O trecho também atravessa 2 pequenos córregos (ponto 4 e 6) com tubos para a passagem da água bem dimensionados com aterros bem estabilizados.

4.2. Existência de valetas; atoladouros; problemas de drenagem; problemas de abaulamento da estrada; necessidade de bueiros; necessidade de estabilização das laterais da estrada com vegetação; meio-fio de concreto; etc.

Nos trechos de maior declividade existe a necessidade de aumentar o abaulamento, pois o mesmo já está desgastado com o tempo.

4.3. Proposição de medidas mitigadoras (o que deve ser feito nas propriedades e na estrada).

Não existe a necessidade de outras medidas corretivas ao longo do trecho além daquelas mencionadas nos itens anteriores. Por se tratar de estrada adequada, com leito estável e boas práticas de conservação de solo as suas margens, apenas reforçamos a necessidade de reparos na integração dos terraços com a estrada antes ou durante a execução da obra.

5. SERVIÇOS COMPLEMENTARES:

Sugerimos utilizar o cascalho existente atualmente no leito da estrada, que poderá ser retirado para a execução da obra, colocando-o nas laterais da estrada, nos 1,5 metros restantes de cada lado para proteção da estrada.

Sugerimos práticas vegetativas com grama mato grosso onde ficarem taludes desprotegidos após a execução da obra como medidas de proteção do solo e erosão. Ao longo da estrada também poderá ser plantada grama mato grosso, a qual poderá ser cortada e manejada com trator e roçadeira.

**6. CROQUIS / MAPA DE LOCALIZAÇÃO / FOTOS DO TRECHO:
O INÍCIO DO TRECHO (PONTO B) SE LOCALIZA A 42 KM DA SEDE DO MUNICÍPIO (PONTO A).**

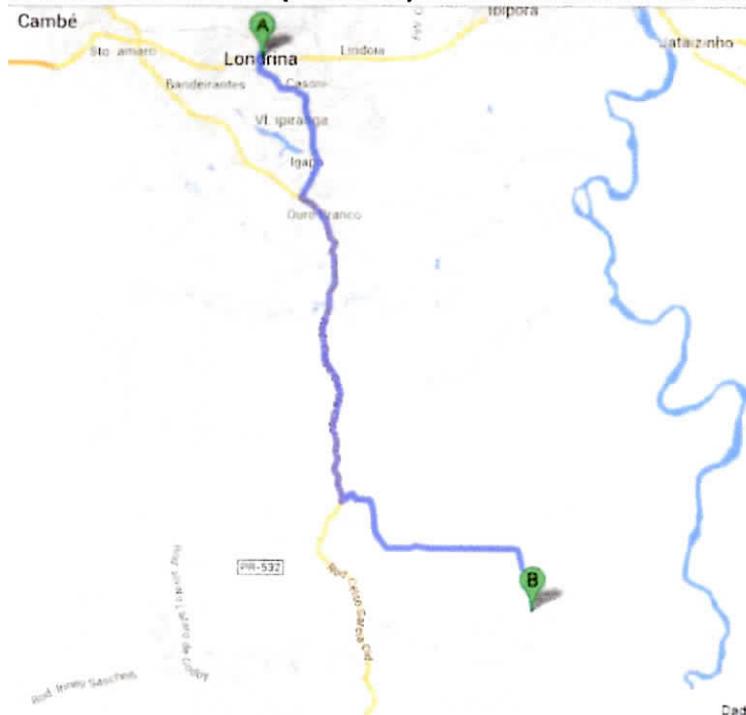
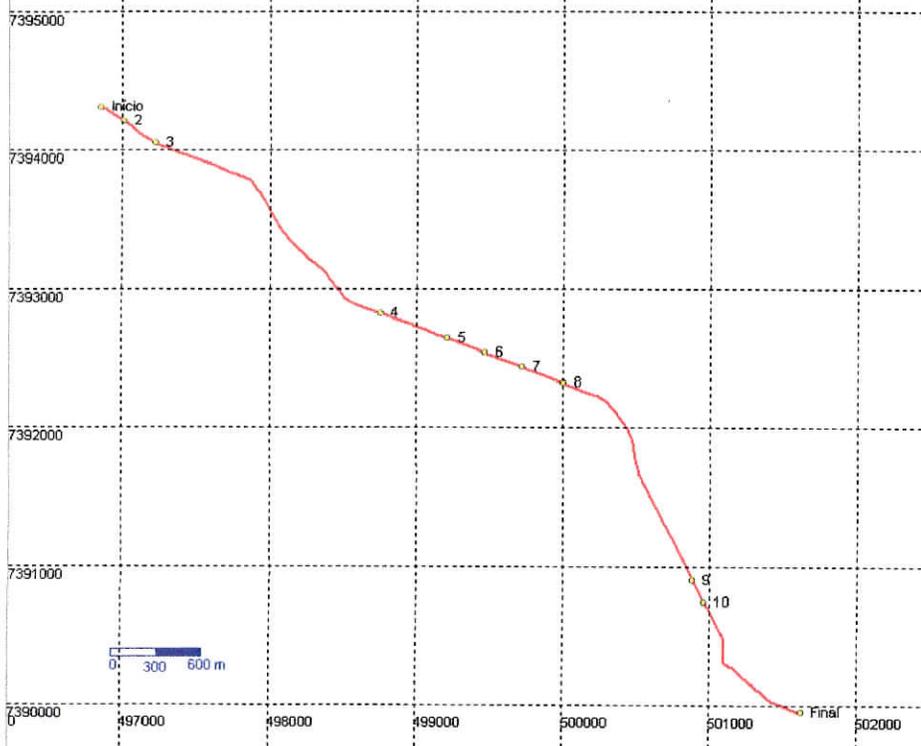


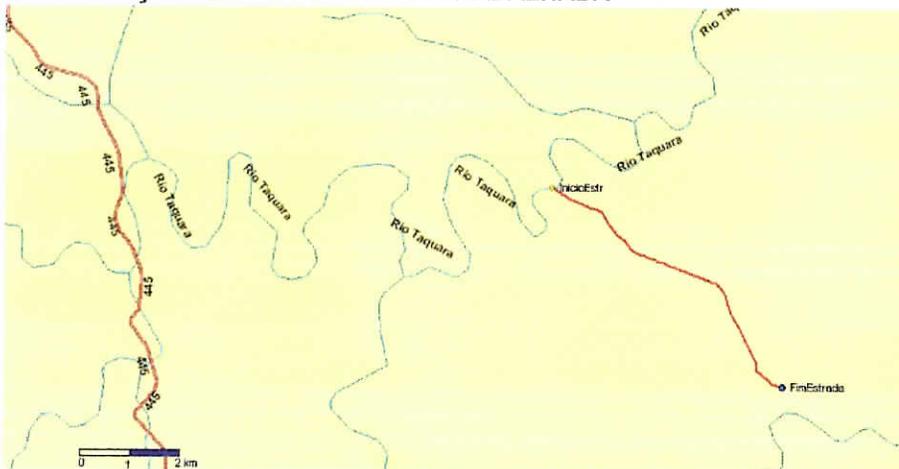
IMAGEM DE SATÉLITE COM A LOCALIZAÇÃO DA ESTRADA (GOOGLE EARTH).



LOCALIZAÇÃO GEORREFERENCIADO DO TRECHO A SER TRABALHADO.



LOCALIZAÇÃO DA ESTRADA A SER TRABALHADA



PERFIL TOPOGRÁFICO DA ESTRADA

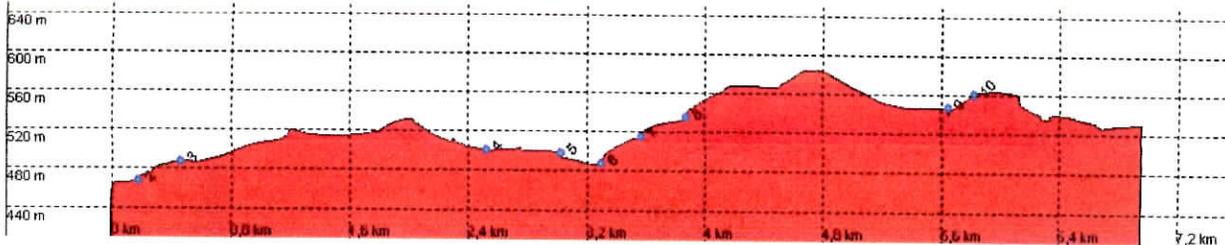


Foto 1 – Ponte sobre o Rio Taquara (ponto Início)



Foto 2 – Início do Trecho a ser pavimentado (ponto Início)



Foto 3 – Trecho com aclive acentuado (ponto 2)



Foto 4 – Necessidade integração entre a estrada e o sistema conservacionista (ponto 3)



Foto 5 – Passagem de córrego (Tubulação existente) (ponto 4)



Foto 6 – Estrada contribuindo com água (ponto 5)



Foto 7 – Passagem de córrego (Tubulação existente) (ponto 6)



Foto 8 – Detalhe do moledo existente e abaulamento da estrada (ponto 7)



Foto 9 – Trecho com aclive acentuado (ponto 7)



Foto 10 – Caixas de retenção (ponto 8)



Foto 11 – Bueiro existente (ponto 9)



Foto 12 – Aspecto geral da estrada (ponto 10)



Foto 13 – Final do Trecho (ponto Final)



Data: 13 / 09 / 2013



Romeu Gair
Eng.º Agrônomo EMATER-PR
CREA/PR 24 322-D

Técnico Responsável
Eng.º Agr.º. Romeu Gair



De acordo do EMATER-Regional
Eng.º Agr.º. Ildfonso José Haas

Eng.º Agr.º Ildfonso José Haas
CREA Nº 3674 -D 7ª Região
EMATER - Paraná