



1. DADOS GERAIS DO MUNICÍPIO –

O município dista cerca de 164 Km da capital do estado, localizado no Agreste alagoano. Possui uma população de 5.676 pessoas e o salário médio da população (IBGE, 2017) é de 1,8 salários mínimos. No entanto, 54,1 % dos domicílios, possui renda mensal de até ½ salário mínimo por pessoa. A população é distribuída ao longo de seus 103,714 km², sendo a maior parte residente na zona urbana (IBGE, 2018).

O acesso ao município dar-se-á pela rodovia AL-220 e os municípios confrontantes são: Major Isidoro, Batalha, Girau do Ponciano, Craíbas e Arapiraca. Sua sede encontra-se na rua Professor Deraldo Campos, com CEP 57.425-000 e coordenadas em UTM/sirgas 2000, na zona 24, de 719353.61 E; 8931576.54 S.

O empreendimento consiste na pavimentação ligação entre os povoados de São Pedro I e São Pedro II, Jaramataia/AL, cujas coordenadas em UTM /Sirgas 2000, na zona 24, são 720671.74 E; 8930003.63 S no início do trecho e 721068.82 E; 8929693.34 S, no final do trecho, com acesso ao povoado em vermelho, na figura 1. As ruas **rua Santa Luzia**, cujas coordenadas em UTM /Sirgas 2000, na zona 24, são 721550.90 E; 8933444.40 S no início do trecho e 722093.78 E; 8933261.70 S, no final do trecho; **rua vovó Neguinha**, cujas coordenadas em UTM /Sirgas 2000, na zona 24, são 722085.36 E; 8933451.48 S no início do trecho e 722023.48 E; 8933292.38 S, no final do trecho; **rua de Acesso a travessa Antônio Pedro de Oliveira**, cujas coordenadas em UTM /Sirgas 2000, na zona 24, são 722214.49 E; 8933452.22 S no início do trecho e 722211.89 E; 8933396.81 S, no final do trecho; **travessa Antônio Pedro de Oliveira**, cujas coordenadas em UTM /Sirgas 2000, na zona 24, são 7222165.19 E; 8933398.33 S no início do trecho e 722232.74 E; 8933352.71 S, no final do trecho; **rua Padre Cícero** cujas coordenadas em UTM /Sirgas 2000, na zona 24, são 722256.13 E; 8933446.41 S no início do trecho e 722219.89 E; 8933444.02 S, no final do trecho com acesso ao povoado em Azul, na figura 1. O acesso ao povoado São Pedro dar-se-á por estradas vicinais como e ao povoado Campo Alegre pela rodovia Al 220, mostra figura 1.



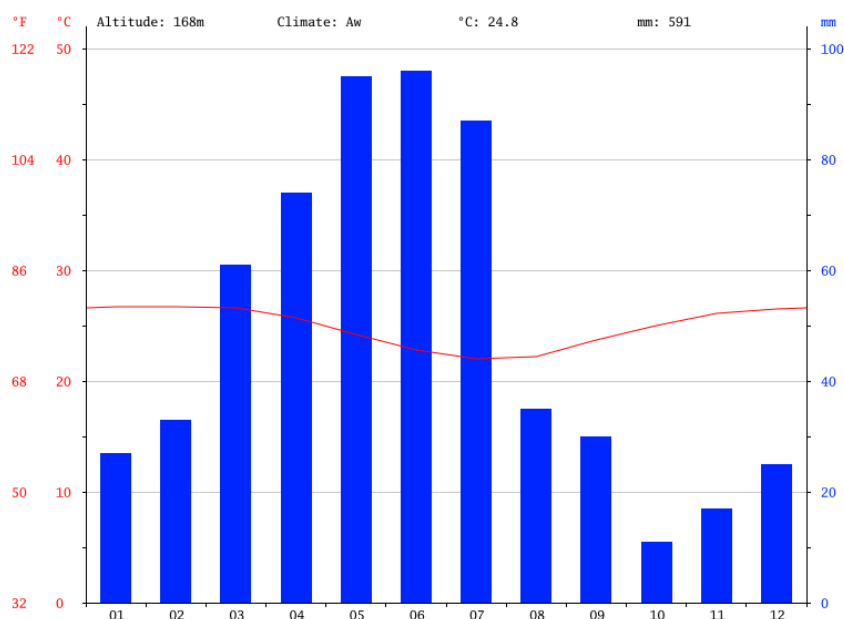
Figura 1: Local do empreendimento



Fonte: google maps

O gráfico 1, abaixo, apresenta a precipitação ao longo do ano, onde a maior precipitação do ano ocorre no mês de Junho, e a precipitação média é de 96 mm e o mês mais seco é Outubro, com 11 mm.

Gráfico 1: Dados pluviométricos de Jaramataia - AL

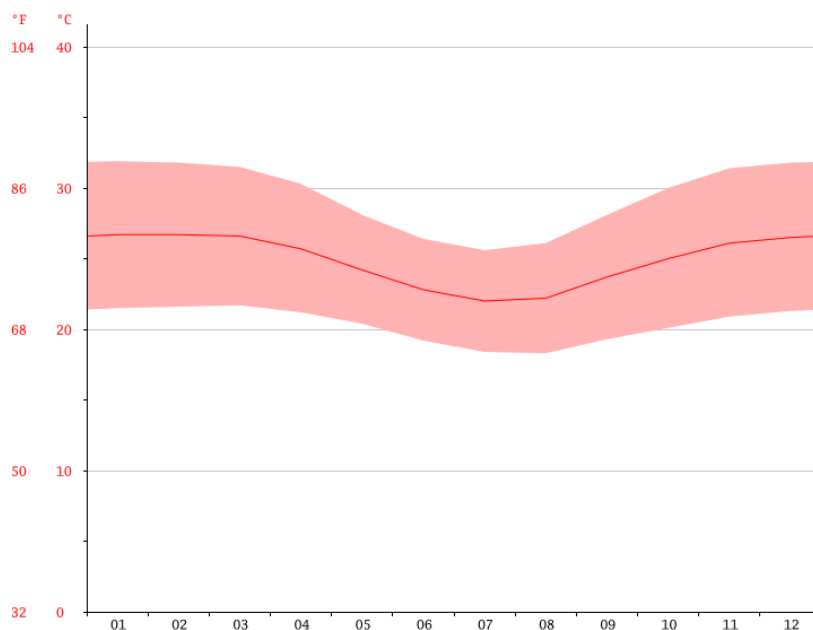


Fonte: <https://pt.climate-data.org/location/312590/>

O gráfico 2 apresenta as temperaturas médias ao longo do ano.



Gráfico 2: Temperatura ao longo do ano em Jaramataia/AL



Fonte: <https://pt.climate-data.org/location/312590/>

O município está localizado na região hidrográfica do rio Traipu, cuja área total da bacia é de 2678.3m², sendo os rios Traipu e rio do Cedro os que compõem essa região, conforme pode ser visto no mapa em anexo (SMARH, 2018).

No que diz respeito à geologia, a Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais (CPRM) apresenta a carta abaixo.

2. DIAGNOSTICO QUANTITATIVO E QUALITATIVO DOS RECURSOS EXISTENTES E DAS DEMANDAS COMUNITÁRIAS

A população do município, conforme o censo do IBGE 2017, é de 5.676 pessoas, o que confere uma densidade demográfica de 53,59 hab/km² e renda per capita de R\$ 7.702, 90 (IBGE, 2015). O índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) é de 0,552.

No que diz respeito ao tráfego, o município conta com as seguintes tipologia em sua frota:

- Caminhão;
- Automóveis;
- Trator;
- Caminhonete;
- Micro-ônibus;
- Motocicleta;
- Motoneta;



- Ônibus;
- Carro de boi.

3. ESTUDO DA ALTERNATIVA

O objetivo deste projeto é de prover, de pavimentação os logradouros indicados.

Basicamente a alternativa mais significativa são quanto ao tipo de revestimento da pavimentação em paralelepípedo. Sem dúvida o fator preponderante para a escolha é a viabilidade técnica e econômica. Nesse sentido, a pavimentação com paralelepípedo é a mais viável a curto e longo prazo, observando-se maiores condições técnicas e comerciais e um menor custo de manutenção.

Outros aspectos alternativos foram: a escolha do traçado, o alinhamento vertical e a drenagem empregada. Neste caso, prevaleceu o fator técnico devido às condições do terreno natural e o clima da região. Sempre que possível foi mantido

o traçado existente para acomodação do logradouro à disposição das edificações. Porém o traçado escolhido proporciona maior segurança para o tráfego dos veículos.

Devido às condições climáticas e topográficas e por razões de viabilidade econômica, considerando o custo-benefício do empreendimento, a drenagem será realizada de forma a conduzir o escoamento para os canais naturais por meio das vias no entorno que levam para um córrego natural existente na localidade. A drenagem será apenas através de sarjetas. Essa alternativa é justificada pela topografia da região e pela praticidade e viabilidade econômica.

4. DESCRIÇÃO DA CONCEPÇÃO ADOTADA

Pavimentação com paralelepípedos, meio-fio em concreto assentado sobre base de concreto e galerias e valetas de drenagem superficial.

-Vantagens: Apresenta maior facilidade de execução, menor custo, existe compatibilidade com a pavimentação existente nos logradouros adjacentes e alcança o benefício esperado pelos usuários do logradouro.

- Drenagem: sarjetas.

- Meio-fio: 0,15 m de altura e 0,10 de largura, em concreto pré-moldado.

O máximo aproveitamento do traçado existente foi a condicionante que norteou os estudos geométricos, o qual foi lançado a partir dos elementos constantes



dos estudos topográficos efetuados. Dada às características topográficas da área onde se desenvolve a via, bem como devido à ocupação da área lindeira, pelas edificações existentes ao longo de toda a extensão da diretriz projetada, o equilíbrio entre os volumes de cortes e aterros ficou em caráter secundário.

A partir das observações efetuadas, no que diz respeito à classificação funcional do segmento assinalado, combinadas com os estudos de tráfego, foram definidas as características básicas para elaboração dos estudos geométricos. Com base nessas premissas, definiu-se que neles serão adotadas as características técnicas indicadas para via urbana.

A seguir, constam os parâmetros técnicos adotados, bem como as características técnicas e operacionais do segmento:

- Região Plana
- Velocidade diretriz 40km/h

Já no que diz respeito a drenagem, no período de ocorrência de chuvas o solo não consegue absorver boa parte das águas pluviais. Quando a capacidade de infiltração diminui pela saturação do solo, inicia-se o processo de escoamento superficial. O escoamento superficial oriundo dos trechos elevados das vias públicas é um dos principais fatores que provocam erosões das camadas de solo, tornando o logradouro sem boas condições de tráfego. Sem um sistema eficiente de drenagem, a pavimentação ficará vulnerável às ações erosivas das águas pluviais. Por outro lado, o acúmulo de água no pavimento pode causar a proliferação de agentes endêmicos. Por razões de viabilidade econômica, considerando o custo-benefício, a drenagem apenas objetiva a condução do fluxo do pavimento para os canais naturais de drenagem.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O projeto básico para pavimentação dos logradouros em epígrafe foi baseado em estudos realizados pela Codevasf. Nos estudos foram observados os aspectos topográficos, geológicos, hidrológicos, climáticos, econômicos e sociais. Algumas adaptações foram procedidas para melhor adequação às condições reais do local do empreendimento.



Este projeto contempla tão somente a construção civil. O documento de comprovação de posse do terreno, a obtenção de eventuais licenças ambientais, autorizações legais e demais documentos necessários à implantação do empreendimento será objeto de ações posteriores pela Codevasf, através de suas unidades correspondentes às competências a elas atribuídas.

