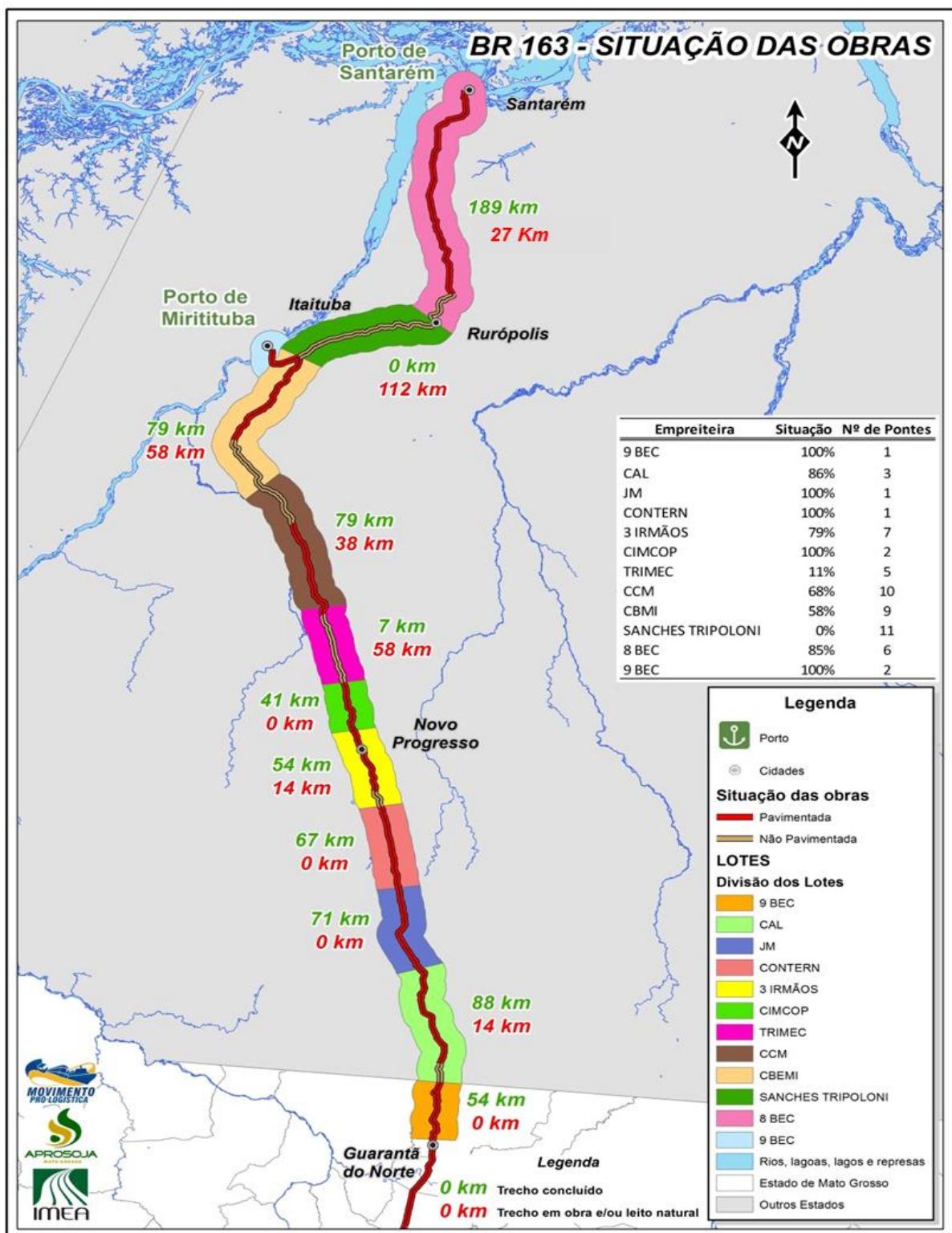


BR 163

Divisa de MT/PA - Santarém

Figura 01: Mapa da BR 163.



O Estado de Mato Grosso é um dos principais produtores agrícolas do país, sendo o primeiro produtor de soja, algodão e gado de corte e o segundo produtor de milho. Tem sua economia baseada essencialmente na produção agrícola. Na busca de alternativas de logística de menor custo para a região Centro Norte do Estado, realizamos o Estradeiro – BR 163, que teve por objetivo a avaliação do trecho em implantação dos lotes 1 a 11 (Guarantã do Norte – Santarém).

O custo do frete chegou a U\$ 145,00/ton. Levando o produtor a obter a redução da rentabilidade. Portanto, a logística é o grande problema para um estado que tem: clima adequado e terras de topografia amena o que possibilita a prática de uma das mais tecnificadas agriculturas e ainda de baixo risco.

Esta rodovia é de grande importância para a região Norte de Mato Grosso em função da produção atual e futura. A área de influência do objeto desse Estradeiro, considerando 300 km para cada lado da mesma, mostra a importância da pavimentação desta rodovia que propiciará o aproveitamento agrícola de mais 11 milhões de hectares em áreas de pastagem, totalizando na estimativa de produção de 33 milhões de toneladas de soja e 27 milhões de toneladas de milho, conforme tabelas abaixo:

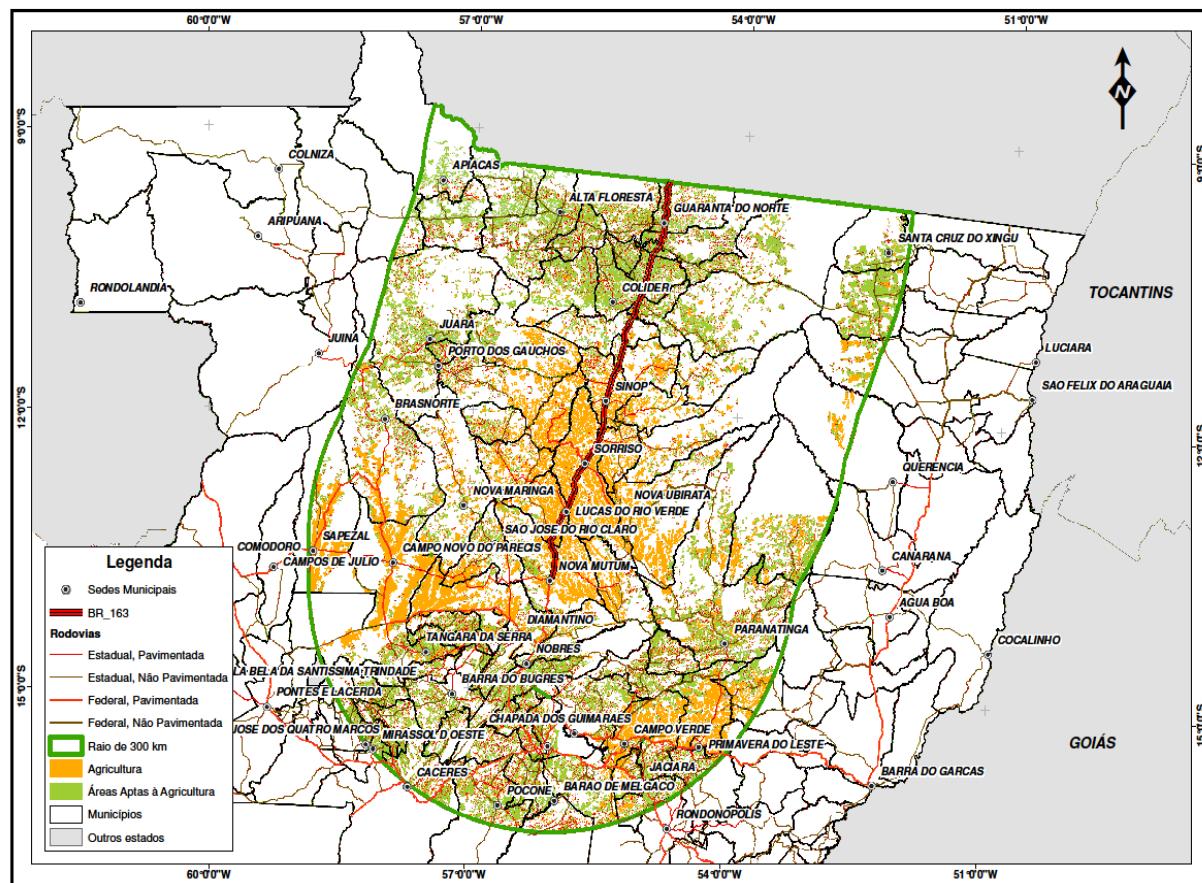
Figura 03: Tabela da produção atual.

AGRICULTURA			
Raio (Distância)	Área (há)	Soja (T)	Milho (T)
300 km	5.900.800,00	17.900.500,00	17.200.600,00

Figura 04: Tabela de projeção da produção.

ÁREAS APTAS PARA AGRICULTURA			
Raio (Distância)	Área (há)	Soja (T)	Milho (T)
300 km	11.100.300,00	33.400.400,00	27.500.700,00

Figura 02: Mapa da área de influência da BR 163.



Dentre os 322 quilômetros percorridos entre Guarantã do Norte, em Mato Grosso, e Novo Progresso, no Pará, 28 ainda não possuem pavimentação e, alguns trechos concluídos no final de 2010, já necessitam de reparos.

Entre os dois municípios, estão localizados cinco lotes licitados em 2008, que estão sob a responsabilidade de diferentes empresas. O primeiro, com 54 quilômetros, do 9º Batalhão Engenharia Construção (BEC), já está concluso, assim como os 71 quilômetros da empreiteira JM e os 67 quilômetros da CONTERN. Já dos 102 quilômetros do consórcio CAL, na região da Serra do Cachimbo, 14 ainda aguardam pavimentação e a construção de uma ponte. O trecho de responsabilidade da empreiteira Três Irmãos é o mais complicado, com obras sem regularidade. Os 68 quilômetros são recortados por pedaços com pavimentação, outros em terraplanagem, e outros ainda em escavação. Há 14 quilômetros do trecho sem pavimento, algumas porções com asfalto antigo, e uma recente ainda sem sinalização.

Entre as cidades de Novo Progresso e o distrito de Miritituba, em Itaituba, no Pará, quatro empreiteiras são responsáveis pelas obras totalizando 154 quilômetros sem



pavimentação. Além disso, há dois pontos críticos com terreno escorregadio sempre que há chuvas, o que inviabiliza o tráfego de veículos maiores.

Entre as quatro empreiteiras está a CIMCOP Engenharia e Construção responsável por 41 quilômetros com obras finalizadas. Logo em seguida, a empresa Trimec com 58 quilômetros, mantém as obras em ritmo desacelerado com trechos de pavimentação recente, outros em fase de imprimação, e ainda, 30 quilômetros que não receberam nem mesmo a terraplanagem. Já a empresa CCM, responsável por 117 quilômetros, apresenta 38 quilômetros sem pavimentação.

Já no trecho da empresa CBEMI, o mais longo, com 137 quilômetros, a rodovia fica muito escorregadia em dias chuvosos. A principal causa desse problema é a presença do “silte” na composição do solo, pois além do silte que torna a estrada escorregadia quando molhada, alguns trechos dos 58 quilômetros sem pavimento da CBEMI, ainda estão em leito natural, com poucas alterações desde que foram abertos entre 1973 e 1976.

Para corrigir o problema do solo escorregadio, a CBEMI tem usado uma cobertura chamada de “rachão”, pedaços de pedra que ajudam na compactação correta da estrada, o que deixa a vida útil da rodovia mais longa. Há um mês, o diretor do DNIT, esteve nesse trecho da BR-163, aprovou o trabalho que está sendo feito com o material e a empresa recebeu uma autorização para usar a técnica até a altura da Vila do Caracol.

Antes de chegar ao distrito de Miritituba, onde estão sendo construídas Estações de Transbordo de Carga (ETC's), na margem direita do rio Tapajós, há 30 quilômetros sob responsabilidade do 9º BEC. Nesse trecho há 2 quilômetros ainda sem pavimentação, além de problemas de desbarrancamento de pista.

O trecho de 335 quilômetros entre a chamada Vila do 30, localizada no Distrito de Campo Verde, em Itaituba-PA, e Santarém-PA, é o mais complicado, com 146 quilômetros sem pavimentação. Duas empresas são responsáveis pelas obras, a Sanches Tripoloni, com um lote de 112 quilômetros entre Vila do 30 e Rurópolis, e o 8º Batalhão de Engenharia de Construção (BEC), com um lote de 223 quilômetros, de Rurópolis até Santarém.

No lote da Sanches Tripoloni, a BR-163 e a BR-230, também conhecida como Transamazônica, encontram-se e dividem o trajeto. Todos os 112 quilômetros estão sem pavimentação, com porções da estrada ainda em leito natural. Este também é o trecho que mais possui pontes: são 11, das quais cinco estão sem encabeçamento, uma só com a fundação



e ainda há bueiros por fazer. A empreiteira assumiu o lote neste ano, pois a empresa que possuía o direito entrou em recuperação judicial, com previsão dos encabeçamentos das pontes a serem feitos até janeiro de 2014. Ela está montando canteiro para dar inicio à pavimentação a partir de maio de 2014

Os 223 quilômetros do 8º BEC são marcados por muitos cortes grandes de solo e aterros. A maior parte do trecho já está pavimentado, restando 34 sem pavimentação, e alguns sem terraplanagem na saída de Rurópolis. São um total de seis pontes já prontas e dois bueiros ainda em construção. Há trechos que foram construídos ainda em 1998 e já foram revitalizados.

Status:

- Nos 1.005 quilômetros entre a divisa de Mato Grosso e Pará, até Santarém, faltam 328 quilômetros para serem concluídos/pavimentados. Já entre a divisa do MT/PA e o Distrito de Miritituba, onde estão sendo construídas as Estações de Transbordo de Carga (ETC's), faltam ainda 182 quilômetros para serem concluídos;
- Urgente contratação de empresa para manutenção dos trechos não pavimentados, garantindo a trafegabilidade dos veículos de carga no escoamento da produção;
- Manutenção dos trechos pavimentados até 2011, evitando os danos provocados pelo tráfego;
- Instalação de balança rodoviária após o Rio 15 de novembro próximo à divisa de Mato Grosso e o estado do Pará;
- Imediata contratação de reforço de pavimento (adição de mais 6 cm à pavimentação existente de 6 cm) à partir de Sinop(MT) até Santarém(PA). Estima-se que neste ano serão transportados por esta via 3 milhões de toneladas, volume crescente para as próximas safras (6, 12, 18 milhões de toneladas).

