

MEMORIAL DESCRITIVO

DADOS DE IDENTIFICAÇÃO

OBRA

RECAPEAMENTO ASFÁLTICO EM DIVERSAS RUAS DO SETOR SÃO VICENTE.

DESCRIÇÃO

Recapeamento asfáltico em Diversas Ruas do Setor São Vicente zona Urbano da Cidade de Santa Rosa de Goiás - GO.

LOCAL DA OBRA

Consiste em diversas ruas do Setor São Vicente no perímetro urbano da cidade de Santa Rosa de Goiás - GO:

Conforme demonstra em projeto.

ÁREA DE IMPLANTAÇÃO

A área de intervenção total de Recapeamento asfáltica para as vias urbanas acima relacionadas é de **2.260,62 m²**.

PROPRIETÁRIO

PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA ROSA DE GOIÁS - GO.

GENERALIDADES

O presente projeto tem por finalidade descrever a sistemática a ser empregada nos serviços de execução de Recapeamento asfáltico de vias urbanas do município de Santa Rosa de Goiás - GO, sendo contemplado neste projeto uma área total de recapeamento de **2.260,62m²**.

CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Toda e qualquer alteração necessária só poderá ser procedida mediante a prévia autorização da fiscalização da obra.

Todo material e/ou equipamento deverá ser previamente autorizado pela fiscalização da obra, antes de o mesmo ser empregado na obra.

CONTRATADA

a) Responsável Técnico

A direção geral da obra ficará a cargo de um engenheiro/arquiteto, o qual deverá estar registrado junto ao CREA/GO ou CAU/GO, auxiliado por um mestre de obras ou encarregado, cuja presença no local deverá ser permanente.

b) Anotação de Responsabilidade Técnica

O Responsável Técnico pela execução da obra, deverá anotar a obra junto ao conselho de Engenharia e/ou Arquitetura do Estado de Goiás.

Deverá ser encaminhada uma via original da **ART** à Prefeitura Municipal de Santa Rosa de Goiás - GO.

c) Diário de Obra

A contratada deverá abrir diário de obras para a obra em questão, informando o dia de início dos serviços, dias trabalhados, quantidade de funcionários, condições climáticas, serviços executados e demais informações necessárias. O mesmo deverá ser preenchido diariamente, e assinado pelo profissional responsável pela execução da obra. O fornecimento das vias da fiscalização e da prefeitura, do diário de obra, deverá ser realizado, sempre antes da liberação dos Boletins de Medição da Obra.

Em hipótese alguma, deverá ser feito pagamento da obra, sem a entrega das vias do diário de obras e dos seguintes documentos: CEI da Obra, ART de Execução e Guias de Recolhimento de Impostos de Pagamentos Anteriores (referente à obra em questão).

PROJETO DE RECAPEAMENTO ASFÁLTICO DE VIAS URBANAS

Nota: É obrigatório o controle tecnológico das obras de Revitalização asfáltica, devendo ser fornecido pela construtora o Laudo Técnico de Controle Tecnológico e os resultados dos ensaios realizados em cada etapa dos serviços, conforme as recomendações

constantes nas Especificações e Normas do DNIT disponíveis no sítio www.dnit.gov.br. Os custos dos ensaios tecnológicos devem estar embutidos nos preços

dos serviços de Revitalização Asfáltica da empresa contratada. O Laudo Técnico de Controle Tecnológico e os resultados dos ensaios deverão ser entregues obrigatoriamente à fiscalização da obra.

DESCRIÇÃO DOS SERVIÇOS

SERVIÇOS PRELIMINARES

1.1 Placa de Obra

Será confeccionada em chapa plana, metálica, galvanizada contendo a identificação da obra e os demais dados que serão fornecidos pela prefeitura, com dimensões de 3,00m x 1,50m. A placa deverá ser confeccionada de acordo com cores, medidas, proporções e demais orientações.

ADMINISTRAÇÃO DA OBRA

A empresa deverá manter no local da obra durante o período de execução um engenheiro civil para garantir uma boa execução dos serviços.

EXECUÇÃO DA PINTURA DE LIGAÇÃO.

Antes do início desta operação a base imprimada deve estar limpa e isenta de partícula soltas ou qualquer outra que possa interferir na qualidade do serviço. A pintura será executada com emulsão asfáltica RR-2C seguindo as normas de aplicação de pintura de ligação Norma DNIT 145/2012 – ES. 23

Equipamentos

- Para a varredura da superfície a ser pintada usam-se, de preferência, vassouras mecânicas rotativas, podendo, entretanto, a operação ser executada manualmente. O jato de ar comprimido pode também ser usado;
- Caminhão espargidor dotado inclusive de caneta espargidora manual, para distribuição homogênea do ligante. A pintura será feita com a barra espargidora nos alinhamentos da via e pintura nos raios será executada através da caneta espargidora manual.

Execução

- Antes da execução dos serviços deve ser implantada adequada sinalização, visando à segurança do tráfego no segmento rodoviário, e efetuada a sua manutenção durante a execução dos serviços.
- A superfície a ser pintada deve ser varrida, a fim de ser eliminado o pó e todo e qualquer material solto.
- Antes da aplicação do ligante asfáltico, no caso de bases de solo-cimento ou de concreto magro, a superfície da base deve ser umedecida;
- Aplica-se, a seguir, o ligante asfáltico na temperatura compatível, na quantidade recomendada e de maneira uniforme. A temperatura da aplicação do ligante asfáltico deve ser fixada em função da relação temperatura x viscosidade, escolhendo-se a temperatura que proporcione a melhor viscosidade para espalhamento. A viscosidade recomendada para o espalhamento da emulsão deve estar entre 20 e 100 segundos "saybolt-furol";
- Após a aplicação deve-se aguardar o escoamento da água e a evaporação em decorrência da ruptura;
- A tolerância admitida para diluição da emulsão é de 1:1 sendo que para este serviço fora considerada taxa de emulsão asfáltica de 0,445 Kg/m², portanto peso de aplicação 0,89 kg/m²;
- Deve ser executada pintura de ligação na pista inteira em um mesmo turno de trabalho e deve ser deixada, sempre que possível, fechada ao tráfego. Quando isso não for possível, trabalhar em meia pista, executando pintura de ligação na pista adjacente, assim que a primeira for permitida ao tráfego;
- A fim de evitar superposição ou excesso, nos pontos inicial e final das aplicações, devem ser colocadas faixas de papel transversalmente na pista, de modo que o início e o término da aplicação do ligante asfáltico estejam sobre estas faixas;
- Para controle de serviços e de material a norma DNIT 145/2012-ES deverá reger a execução do serviço para garantia da qualidade.

CBUQ – FAIXA C – CAP 50/70

Concreto betuminoso é uma mistura executada a quente, em usina apropriada, com características específicas. É composta de agregado graduado, cimento asfáltico modificados ou não por polímeros, e se necessário, material de enchimento, filer, e

melhorador de adesividade, espalhada e compactada a quente. O concreto asfáltico pode ser empregado como revestimento, camada de ligação, binder, regularização ou reforço estrutural do pavimento.

MATERIAIS

Os materiais constituintes do concreto asfáltico são: agregado graúdo, agregado miúdo, material de enchimento, filer, ligante asfáltico, e melhorador de adesividade, se necessário. Devem também ser executados ensaios tecnológicos em conformidade com

a legislação e normas do DNIT, os quais devem ser apresentados como documentação obrigatória para liberação da última medição do referido objeto.

EXECUÇÃO

Condições Gerais

Não é permitida a execução dos serviços em dias de chuva. O concreto asfáltico somente deve ser fabricado, transportado e aplicado quando a temperatura ambiente for superior a 10 °C.

Produção

O concreto asfáltico deve ser produzido em usinas apropriadas. A usina deve ser calibrada, de forma a assegurar a obtenção das características desejadas para a mistura.

A carga dos caminhões deve ser feita de maneira a evitar segregação da mistura dentro da caçamba, 1º na frente, 2º na traseira e 3º no meio. O início da produção na usina só deve ocorrer quando todo o equipamento de pista estiver em condições de uso, para evitar a demora na descarga na acabadora que pode acarretar diminuição da temperatura da mistura, com prejuízo da compactação.

Transporte do Concreto Asfáltico

O concreto asfáltico produzido deve ser transportado da usina ao local de aplicação, em caminhões basculantes, para que a mistura seja colocada na pista à temperatura especificada. As caçambas dos veículos devem ser cobertas com lonas

impermeáveis durante o transporte de forma a proteger a massa asfáltica da ação de chuvas ocasionais, da eventual contaminação por poeira e, especialmente, evitar a perda de temperatura e queda de partículas durante o transporte. As lonas devem estar bem fixadas na dianteira para não permitir a entrada de ar entre a cobertura e a mistura.

Distribuição da Mistura

A distribuição do concreto asfáltico deve ser feita por equipamentos adequados. Caso ocorram irregularidades na superfície da camada acabada, estas devem ser corrigidas de imediato pela adição manual da mistura, seu espalhamento deve ser efetuado por meio de ancinhos ou rodos metálicos. Esta alternativa deve ser, no entanto, minimizada, já que o excesso de reparo manual é nocivo à qualidade do serviço. A mistura deve apresentar textura uniforme, sem pontos de segregação.

Compactação da Mistura

A rolagem tem início logo após a distribuição do concreto asfáltico. A fixação da temperatura de rolagem condiciona-se à natureza da massa e às características do equipamento utilizado. Como regra geral, a temperatura de rolagem é a mais elevada que a mistura asfáltica pode suportar, temperatura está fixada experimentalmente para cada caso. A prática mais frequente de compactação de misturas asfálticas densas usinadas a quente contempla o emprego combinado de rolos pneumáticos de pressão regulável e rolo metálico liso tipo tandem, de acordo com as seguintes premissas:

- a) inicia-se a rolagem com uma passada com rolo liso;
- b) logo após, a passada com rolo liso, inicia-se a rolagem com uma passada do rolo pneumático atuando com baixa pressão;
- c) à medida que a mistura for sendo compactada e houver consequente crescimento de sua resistência, seguem-se coberturas com o rolo pneumático, com incremento gradual da pressão;
- d) o acabamento da superfície e correção das marcas dos pneus deve ser feito com o rolo tandem, sem vibrar;
- e) a compactação deve ser iniciada pelas bordas, longitudinalmente, continuando em direção ao eixo da pista;

f) cada passada do rolo deve ser recoberta na seguinte, em 1/3 da largura do rolo;

g) durante a rolagem não serão permitidas mudanças de direção ou inversões bruscas de marcha, nem estacionamento do equipamento sobre o revestimento recém rolado, ainda quente;

h) as rodas dos rolos devem ser ligeiramente umedecidas para evitar a aderência da mistura; nos rolos pneumáticos, devem ser utilizados os mesmos produtos indicados para a caçamba dos caminhões transportadores; nos rolos metálicos lisos, se for utilizada água, esta deve ser pulverizada, não se permitido que escorra pelo tambor e acumule-se na superfície da camada. A compactação através do emprego de rolo vibratório de rodas lisas, quando necessário, deve ser testada experimentalmente na

obra, de forma a permitir a definição dos parâmetros mais apropriados à sua aplicação, como o número de coberturas, frequência e amplitude das vibrações. As condições de compactação da mistura exigidas anteriormente permanecem inalteradas.

Abertura ao tráfego

A camada de concreto asfáltico recém-acabada deve ser liberada ao tráfego somente quando a massa atingir a temperatura ambiente.

DRENAGEM SUPERFICIAL

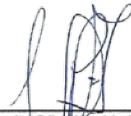
Aderimos a drenagem superficial neste projeto para garantir o escoamento adequado das águas pluviais tendo em vista que a drenagem superficial de uma via tem como objetivo interceptar e captar, conduzindo ao deságue seguro, as águas provenientes de suas áreas adjacentes e aquelas que se precipitam sobre o corpo estradal, resguardando sua segurança e estabilidade.

Sob este aspecto, no Projeto de Drenagem optou-se pela implantação de sarjeta.

Sarjetas

Serão executadas do tipo Trapezoidal de Concreto - SZC 90-30, como faixas formadas pelo limite da via pública com os meios-fios, formando uma calha em concreto que coleta as águas pluviais oriundas da rua.

Santa Rosa de Goiás, 22 de setembro de 2025.



David Rosa de Oliveira Júnior
Engº Civil/Técnico em Saneamento
Especialista
Crea 25784/D-GO

Dep de Engenharia Civil Prefeitura
Municipal de Santa Rosa de Goiás