PROJETO: PAVIMENTAÇÃO EM ÁREA RURAL NO MUNICÍPIO DE CAREIRO/AM

CONVÊNIO: 965161

LOCAL: MUNICÍPIO DE CAREIRO/AM

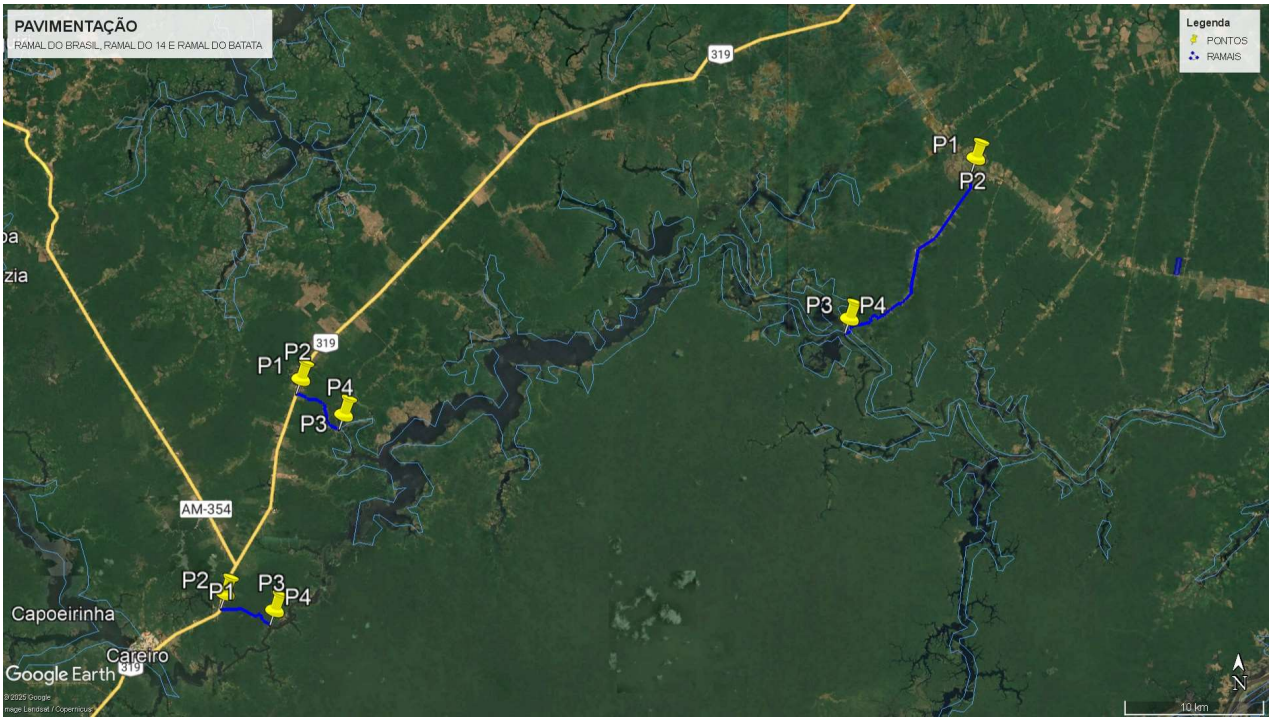
MEMORIAL DESCRITIVO

CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

O projeto contempla a **PAVIMENTAÇÃO EM ÁREA RURAL NO MUNICÍPIO DE CAREIRO/AM.**

Careiro é um município brasileiro localizado na Região Metropolitana de Manaus, no estado do Amazonas. O nome do município originou-se da palavra Careiro, que significa caminho do índio, por estar vinculado ao traçado do rio que o corta. Sua população, de acordo com estimativas do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), era de 38.820 habitantes em 2021.

Imagem 1: Mapa Geral dos Ramais (ramal do Brasil, ramal do 14 e ramal do Batata) - Careiro/AM



Fonte: Google Earth.

Para compor a descrição da área de intervenção do projeto, apresenta-se a seguir, as coordenadas geográficas da área de intervenção (Tabela 1).

Tabela 1: Coordenadas geográficas da área de Intervenção.

LOCAL	PONTOS DE COORDENADAS		
RAMAL DO BRASIL	**P1**	3°47'35.20"S	60°18'38.74"W
	P2	3°47'34.98"S	60°18'38.66"W
	P3	3°48'13.72"S	60°16'44.51"W
	P4	3°48'13.65"S	60°16'44.14"W
RAMAL DO 14	**P1**	3°30'51.36"S	59°49'42.62"W
	P2	3°30'51.19"S	59°49'42.89"W
	P3	3°37'1.29"S	59°54'35.60"W
	P4	3°37'1.50"S	59°54'35.42"W
RAMAL DO BATATA	**P1**	3°39'20.32"S	60°15'43.34"O
	P2	3°39'20.62"S	60°15'43.45"O
	P3	3°40'42.73"S	60°14'4.28"O
	P4	3°40'42.73"S	60°14'4.55"O

Fonte: Google Earth.

CARACTERIZAÇÃO DA ATIVIDADE

Será executado toda terraplanagem, bem como serviços de corte e aterro das ruas. Limpeza mecanizada de terreno com remoção de camada vegetal, utilizando motoniveladora.

A execução da pavimentação asfáltica deverá ser executada conforme o indicado em projeto, sendo feita á locação das áreas a pavimentar.

A área a pavimentar será preparada obedecendo-se o alinhamento e nivelamentos projetados. Regularização e compactação da área será nivelada pela equipe de topografia, sendo então executado os serviços de regularização com o uso de motoniveladora, até colocar a área no greide de projeto, sendo a área então compactada com rolo compactador vibratório do tipo pé de carneiro, até atingir uma densidade de 100% do P.N. para aquele solo, e posteriormente nivelada novamente com a motoniveladora.

O material betuminoso deverá ser aplicado de maneira uniforme, sempre através de barras de aspersão e sob pressão. Antes do início da distribuição do material deve-se verificar se todos os bicos da barra de distribuição estão abertos.

A aplicação poderá também ser executada manualmente utilizando-se a caneta sob pressão acoplada ao caminhão espargidor. A área a ser pintada deve estar seca ou ligeiramente umedecida. É vedado proceder com o serviço com a superfície molhada ou quando a temperatura do ambiente estiver inferior a 10° C ou ainda em condições atmosféricas desfavoráveis. A área que apresentar taxas abaixo da mínima especificada deverá receber uma segunda aplicação de forma a completar a quantidade recomendada. Não se deve permitir o trânsito sobre a superfície pintada.

O revestimento será em C.B.U.Q. (Concreto Betuminoso Usinado à Quente), e deve obedecer a faixa C especificada pelo DNIT. O C.B.U.Q. será executado sobre a superfície após a realização da pintura de ligação. A massa asfáltica deverá deixar a usina a uma temperatura de no máximo 177° C, e chegar no local da obra a uma temperatura não inferior a 120° C. O transporte deste material deverá ser feito através da utilização de caminhões providos de caçamba metálica juntamente com lonas para a proteção e conservação da temperatura. A aplicação do C.B.U.Q. sobre a pista deverá ser realizada através da motoniveladora (reperfilagem) e vibroacabadora (camada de rolamento). A rolagem deverá ser feita com a utilização do rolo pneumático e o fechamento com o rolo liso (tandem). A rolagem deve ser iniciada à temperatura de 120°C e encerrada sem que a temperatura caia abaixo de 80°C. A compactação deverá ser iniciada nas bordas e progredir longitudinalmente para o centro, de modo que os rolos cubram uniformemente em cada passada pelo menos a metade da largura de seu rastro da passagem anterior. Nas curvas, a rolagem deverá progredir do lado mais baixo para o lado mais alto, paralelamente ao eixo da guia e nas mesmas condições do recobrimento do rastro. Os compressores não poderão fazer manobras sobre a camada que está sofrendo rolagem. A compressão requerida em lugares inacessíveis aos compressores será executada por meio de soquete manual ou placa vibratória. As saliências que aparecerem após a rolagem deverão ser corrigidas pelo afrouxamento e compressão da mistura até que a mesma adquira densidade igual ao material.

DRENAGEM

O projeto de drenagem foi elaborado com vistas ao estabelecimento dos dispositivos necessários para a captação, interceptação e condução das águas superficiais.

Objetivando conduzi-las para locais de deságues seguro, sem comprometer o pavimento e terrenos que margeiam as vias, evitando-se as interferências entre os possíveis alagamentos das vias e o tráfego de pedestres e veículos, e danos às propriedades, mantendo assim conforto e segurança.

SINALIZAÇÃO

A sinalização horizontal consiste na execução das faixas de sinalização de pedestres e pintura de faixas divisórias de pistas. Estas pinturas deverão conter pelo menos 250 g em microesferas de vidro tipo drop-on para cada m² de aplicação.

Compõem a sinalização vertical as placas de sinalização de advertência e regulamentação. Serão instaladas em via urbana e deverão ter dimensões de diâmetro ou lado de 50 e 60cm, serem tipo totalmente refletivas com suporte de aço galvanizado, diâmetro de 50mm, espessura de parede 2,0mm e altura de 3,00m. Em todas as placas os pontaletes deverão ter aletas anti-rotação e deverão ser chumbados em base de concreto. As placas tipo PARE serão octogonais, terão L = 25cm e deverão ser do tipo totalmente refletivas com pontaletes de perfil redondo de aço galvanizado. Ainda são previstas placas com a sinalização de nomes das vias, conforme projeto.

Vandreo G. Aguiar Barroso
Eng. Civil
CREA: 35869-AM