

## **MEMORIAL DESCRITIVO**

### **RECUPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DE ESTRADA VICINAL NO MUNICÍPIO DE IGUAÍ-BAHIA – TRECHO IGUAÍ À PALMEIRINHA**

Nº / ANO DA PROPOSTA: 054847/2025

---

## **MEMORIAL DESCRITIVO**

**OBRA:** RECUPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DE ESTRADA VICINAL NO MUNICÍPIO DE IGUAÍ-BAHIA – TRECHO IGUAÍ À PALMEIRINHA.

**PROPRIETÁRIO:** PREFEITURA MUNICIPAL DE IGUAÍ - BAHIA.

**ENDEREÇO:** TRECHO - IGUAÍ AO DISTRITO DE PALMEIRINHA.

**CIDADE:** IGUAÍ – BAHIA.

**LOCALIZAÇÃO:** Coordenadas de início do trecho: 14°46'6"S 40°3'38"W;

Coordenadas do final do trecho: 14°37'49"S 39°56'44"W;

Extensão: 23,9 Km – 23.900,00 m.

### **1. ADMINISTRAÇÃO LOCAL DA OBRA**

#### **1.1 Administração local de obra**

Mestre de Obras: Responsável para supervisionar e coordenar a execução da obra, orientando a equipe de trabalhadores e assegurando que os serviços sejam realizados de acordo com o projeto, o cronograma e as normas técnicas vigentes.

Engenheiro Civil: Responsável pelo gerenciamento da obra, devendo estar disponível no canteiro sempre que necessário. O engenheiro deverá ter total domínio do empreendimento para acompanhamento geral, prestar esclarecimentos ao encarregado da obra e manter disponibilidade para contato sempre que solicitado.

Encarregado de Obra: Terá papel fundamental no acompanhamento e fiscalização de todas as etapas da obra, garantindo a correta execução de cada serviço conforme o planejamento estabelecido.

Topógrafo: Será necessário para fornecerem todas as informações métricas em planta, perfil e seções transversais, tanto no terreno existente quanto do terrapleno projetado, para permitir a quantificação dos volumes a movimentar e a elaboração de notas de serviço de terraplenagem e cálculo de volumes.

Tais informações aliadas às informações métricas nos permitem uma boa relação custo / benefício na orientação e distribuição de terraplenagem futura.

## **2. SERVIÇOS COMPLEMENTARES**

### **2.1 Mobilização e desmobilização**

O transporte dos equipamentos necessários à execução dos serviços de recuperação das estradas vicinais será realizado por meio de cavalo mecânico acoplado a semirreboque com capacidade mínima de 22 toneladas, devidamente licenciado para transporte de cargas especiais. Serão transportados os seguintes equipamentos: caminhão basculante, motoniveladora, rolo compactador de pneus, rolo compactador de carneiro vibratório autopropelido e trator agrícola.

A mobilização compreenderá as operações de carregamento dos equipamentos na base de origem, amarração, transporte rodoviário até o trecho da obra e descarregamento no local de execução dos serviços. A desmobilização abrangerá as mesmas etapas em sentido inverso, incluindo o retorno dos equipamentos à base de apoio após a conclusão das atividades.

Os serviços de transporte contemplam integralmente as distâncias previstas em projeto, considerando ida e volta dos equipamentos, bem como todos os custos indiretos envolvidos, tais como consumo de combustível, mão de obra do motorista e auxiliares, taxas, seguros, manutenção, pedágios, além de eventuais escoltas e sinalizações necessárias para o deslocamento seguro das máquinas.

Todo o processo deverá atender às normas de trânsito vigentes, às recomendações técnicas do DNIT e às boas práticas de engenharia, garantindo a integridade dos equipamentos transportados e a segurança dos usuários das vias utilizadas durante as operações de mobilização e desmobilização.

### **2.2 Barracão para obras de médio porte**

O barracão de obra será construído em estrutura de madeira de boa qualidade, tratada e devidamente fixada sobre base firme e nivelada, garantindo estabilidade durante todo o período de utilização. A cobertura será executada com telhas de fibrocimento ondulado, fixadas sobre ripamento e caibros de madeira, com inclinação adequada para o escoamento das águas pluviais. As



### 3. TERRAPLANAGEM

#### 3.1 Regularização do subleito

O serviço de regularização do subleito consistirá na conformação da plataforma existente da estrada vicinal, mediante operações de escarificação superficial, espalhamento, homogeneização, correção de greide e abaulamento transversal, de modo a proporcionar as condições geométricas adequadas para a execução da camada de revestimento primário.

A execução dos serviços será realizada com o emprego de motoniveladora, grade de discos rebocável, trator agrícola sobre pneus, caminhão-tanque para umedecimento do solo e rolos compactadores (rolo de pneus e rolo pé de carneiro vibratório autopropelido).

O serviço deve atender às normas técnicas do DNIT e às especificações do projeto.

#### 3.2 Revestimento primário

A execução do revestimento primário consistirá no fornecimento, espalhamento, conformação e compactação de material proveniente de jazida previamente licenciada e aprovada pela fiscalização, aplicado sobre o subleito devidamente regularizado.

O material será distribuído em camadas com espessura de 13 cm compatível com o projeto, como mostra a seção transversal tipo na figura 2, sendo posteriormente homogeneizado e conformado com o emprego de motoniveladora, grade de discos rebocável, trator agrícola sobre pneus e caminhão-tanque para controle da umidade.

#### SEÇÃO TRANSVERSAL TIPO

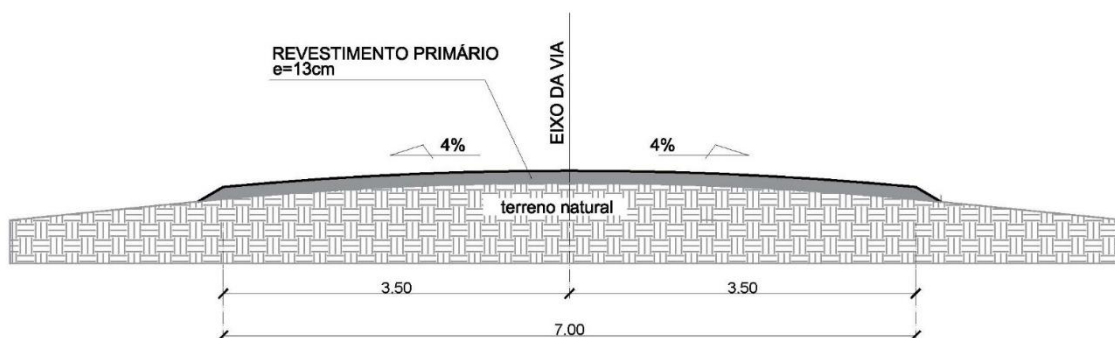


Figura 2 – Seção tipo de terraplenagem

A compactação será executada por meio de rolo compactador de pneus e rolo compactador pé de carneiro vibratório autopropelido, até atingir 100% da massa específica seca máxima obtida no ensaio Proctor intermediário, assegurando resistência mecânica, estabilidade e boas condições de trafegabilidade da via.

O serviço inclui todas as operações de preparação, correção geométrica, controle de umidade, compactação, acabamento superficial e controle tecnológico, bem como os custos com equipamentos, operadores e insumos necessários à plena execução dos trabalhos, em conformidade com as normas técnicas do DNIT e demais especificações aplicáveis.

### **3.3 Transporte**

O material destinado à execução do revestimento primário será transportado da jazida até os trechos das estradas vicinais por meio de caminhão basculante com caçamba estanque, com capacidade mínima de 14 m<sup>3</sup>, trafegando predominantemente em rodovia em revestimento primário, conforme definido em projeto.

O serviço compreende todas as operações necessárias à perfeita execução do transporte, incluindo o carregamento do material na jazida, o deslocamento até o local de aplicação, o basculamento para descarga nos pontos determinados pela fiscalização e o retorno do veículo à jazida para novos ciclos de transporte.

A medição será realizada em tonelada por quilômetro (tkm), considerando a distância média de transporte estabelecida em projeto, abrangendo integralmente os custos com combustível, operador, manutenção dos veículos, tempo de ciclo, eventuais perdas, bem como encargos trabalhistas e demais despesas indiretas necessárias à execução do serviço.

O transporte deverá ser executado de forma contínua e coordenada com as frentes de serviço de terraplenagem, garantindo o suprimento regular de material para a execução do revestimento primário, atendendo às normas técnicas aplicáveis e às condições de segurança do tráfego local.



---

#### **4. SINALIZAÇÃO VIÁRIA**

Antes da implantação das placas, deverá ser realizada a limpeza e desobstrução do local, de modo a garantir plena visibilidade da mensagem a ser instalada. Será executada a marcação prévia dos pontos de implantação dos dispositivos de sinalização, em conformidade com o Projeto de Sinalização Viária, seguida da escavação das áreas destinadas à fixação dos suportes. Na sequência, proceder-se-á à preparação da base para o assentamento das estruturas de sustentação, assegurando condições adequadas de estabilidade e nivelamento dos suportes.

As placas serão fixadas aos suportes e às travessas por meio de parafusos galvanizados, porcas e contraporcas, devendo ser implantadas de forma que os suportes mantenham rigidez estrutural e posicionamento permanente e adequado, evitando movimentos, rotações ou deslocamentos que comprometam sua funcionalidade.

As placas de sinalização de trânsito serão constituídas de placa em aço galvanizado nº 16, com aplicação de película retrorrefletiva, e deverão ser instaladas rigorosamente conforme a Planta de Sinalização do projeto.

As placas deverão ser posicionadas na vertical, formando um ângulo entre 93º e 95º em relação ao sentido do fluxo de tráfego, voltadas para o lado externo da via, com o objetivo de assegurar adequada visibilidade e leitura da sinalização, bem como evitar o reflexo especular decorrente da incidência dos faróis dos veículos e da radiação solar sobre a superfície da placa.

O afastamento lateral das placas, medido entre a borda lateral da placa e o bordo da pista de rolamento, deverá ser de, no mínimo, 0,30 m em trechos retos e 0,40 m em trechos em curva, garantindo segurança operacional e adequada percepção pelos usuários da via.

---

**BISMARQUE PINHEIRO CHAVES**  
ENGENHEIRO CIVIL  
CREA-BA: 051765941-7