



CONSÓRCIO DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DA COSTA DO DESCOBRIMENTO

PROJETO DE PAVIMENTAÇÃO ASFÁLTICA

RODOVIA: BA-283

TRECHO: PASSAGEM URBANA DE MONTE PASCOAL (MUNICÍPIO DE ITABELA
) EXTENSÃO: 21.000,00 m²

VOLUME 1 – MEMÓRIA JUSTIFICATIVA

JULHO/2026

RECUPERAÇÃO DE ACESSO

TABELA DE IDENTIFICAÇÃO	
RODOVIA	BA-283
TRECHO	Pavimentação da Passagem Urbana em Monte Pascoal (Município de Itabela)
EXTENSÃO	21.000,00 m ²
TIPO	PAVIMENTAÇÃO ASFÁLTICA
Supervisão	Secretaria de Infraestrutura do Estado da Bahia – SEINFRA
Coordenação	Superintendência de Infraestrutura de Transportes – SIT
Elaboração	CONDESC - CONSÓRCIO DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DA COSTA DO DESCOBRIMENTO
Contrato	SEINFRA / SIT
Data de Emissão	maio de 2026
Data de Solicitação	05/05/2026
Documento	PROJETO BÁSICO

ÍNDICE

1.	APRESENTAÇÃO	02
2.	MAPA DE SITUAÇÃO	04
3.	MEMORIAL DESCRITIVO	06
3.1	ÁREA IMPACTADA	07
3.2	CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO	12
3.3	INTERVENÇÕES PROPOSTAS	16
3.4	SEGURANÇA OPERACIONAL	25
4.	CRONOGRAMA FÍSICO	26
5.	QUANTITATIVO DOS SERVIÇOS	28
5.1	MEMÓRIA DE CÁLCULO	29
6.	ANOTAÇÃO DE RESPONSABILIDADE TÉCNICA - ART	34
7.	TERMO DE ENCERRAMENTO	37

1. APRESENTAÇÃO

1. APRESENTAÇÃO

O CONSÓRCIO DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DA COSTA DO DESCUBRIMENTO CONDESC, apresenta a Superintendência de Infraestrutura de Transportes - SEINFRA/SIT, o Volume 1 – Este volume tem por objetivo precípua fornecer os subsídios indispensáveis ao processo licitatório de contratação das obras de Restauração de Rodovias no Estado da Bahia, com execução de melhoramentos para a adequação de capacidade e segurança, na Rodovia , conforme a seguir caracterizado.

- Rodovia: BA-283
- Trecho: Passagem Urbana de Monte Pascoal (Município de Itabela)
- Extensão: 21.000,00 m²

VOLUMES	DISCRIMINAÇÃO	FORMATO
Volume 1	Relatório do Projeto e Memória Justificativa	A4
Volume 2	Projeto de Execução	A3

Volume 1 – Relatório do Projeto e Memória Justificativa

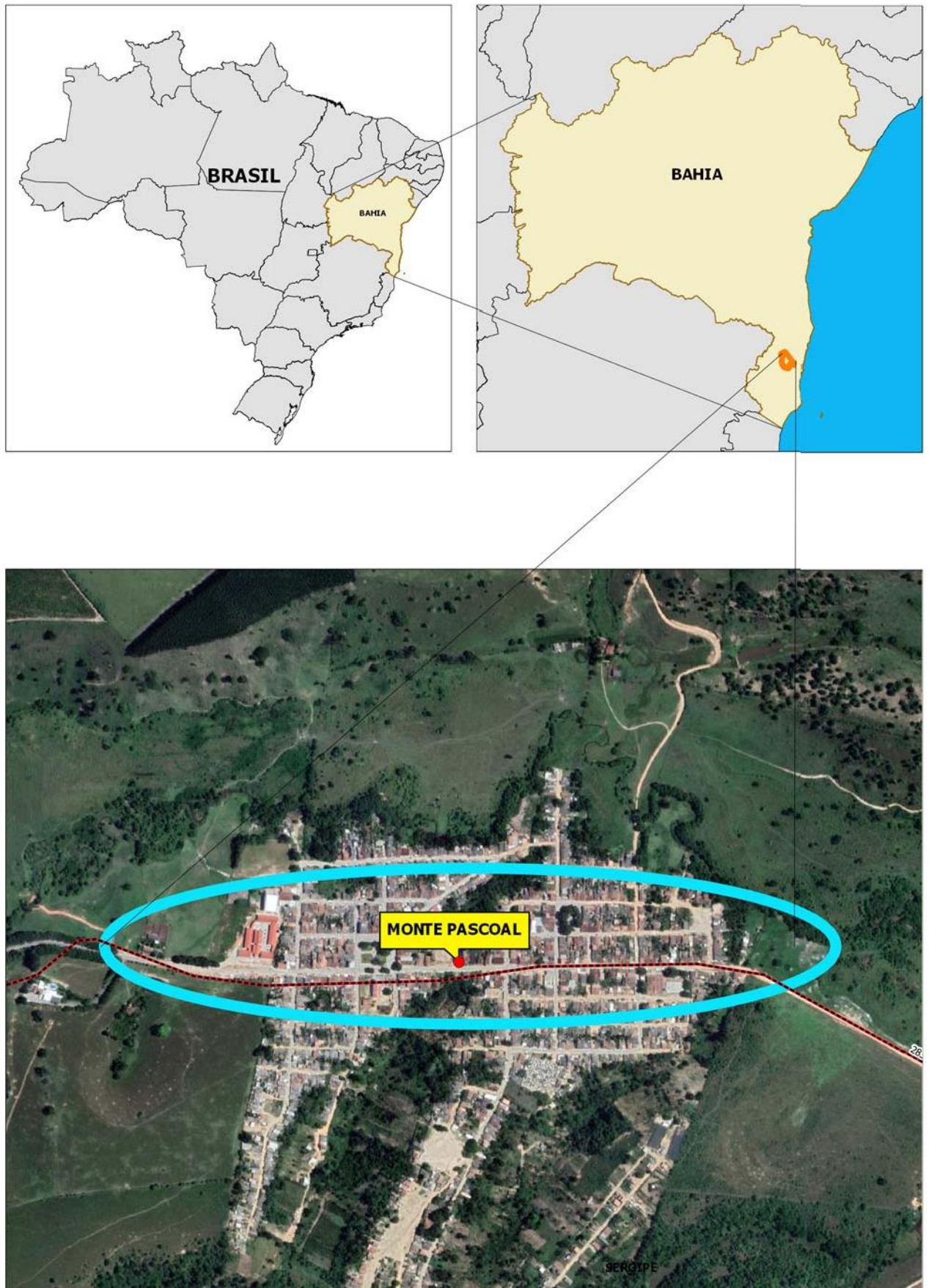
Este volume contém uma síntese dos serviços a executar, os documentos necessários para a licitação e informações para a elaboração do Plano de Execução da Obra. Apresentado no tamanho A4.

Volume 2 – Plantas de Execução

Este volume contém as plantas, projetos-tipo, seções tipos e demais informações de interesse para a execução do Projeto. Apresentado em tamanho A3.

2. MAPA DE SITUAÇÃO

MAPA DE SITUAÇÃO



Legenda

RODOVIAS ESTADUAIS
 PASSAGEM URBANA - MONTINHO
 RODOVIAS FEDERAIS

ITABELA
 MUNICÍPIOS
 ESTADO DA BAHIA

UFE BRASIL
 MASSA D'ÁGUA



SISTEMA DE COORDENADAS:
SIRGAS 2000 UTM 24S

3. MEMORIAL DESCRITIVO

3. CONHECIMENTO DO PROBLEMA

3.1 Área Impactada

Pavimentação da Travessia Urbana em Monte Pascoal (município de) no estado da Bahia, região Nordeste do Brasil. Localiza-se à latitude 16°34'30"S e longitude 39°33'10"W na Microrregião de Porto Seguro. Sua população é de 28.165,00 habitantes de acordo com a estimativa populacional em 2022 (IBGE), distribuídos em 924.914 km² de área (IBGE). A distribuição espacial da população apresenta uma densidade demográfica de 30,5 hab./km² (IBGE). Vizinheiro dos municípios de Itabela, Eunápolis, Guaratinga, Porto Seguro, em território baiano. Sua distância até Salvador é de 700km.

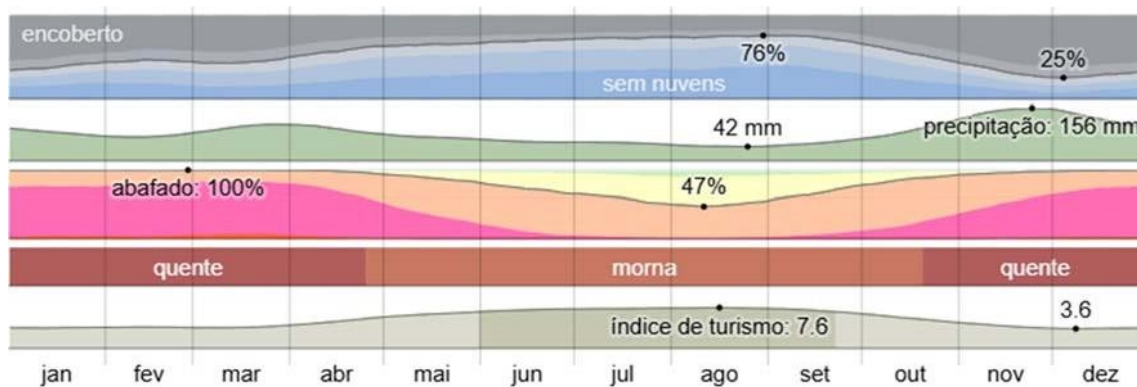
INDICADORES SOCIOECONÔMICOS – ITABELA	
Fundação	14/07/1989
Unidade Federativa	Bahia
Mesorregião Econômica	Nordeste Baiano
Microrregião Econômica	Porto Seguro
Municípios Limítrofes	Itabela, Eunápolis, Guaratinga, Porto Seguro
Distância até a Capital	700 km
Área	924.914 km ²
População	28.165 hab.
Densidade Demográfica	52,24 hab./km ²
IDH - M	0,599
PIB per capita	R\$ R\$ 16.648,04 mil (IBGE)

3.1 Aspectos Fisiográficos

Clima

Em Itabela, o verão é quente, opressivo, com precipitação e de céu quase encoberto; o inverno é agradável, abafado e de céu quase sem nuvens. Ao longo do ano, em geral a temperatura varia de 17 °C a 32 °C e raramente é inferior a 15 °C ou superior a 34 °C.

Clima em Itabela



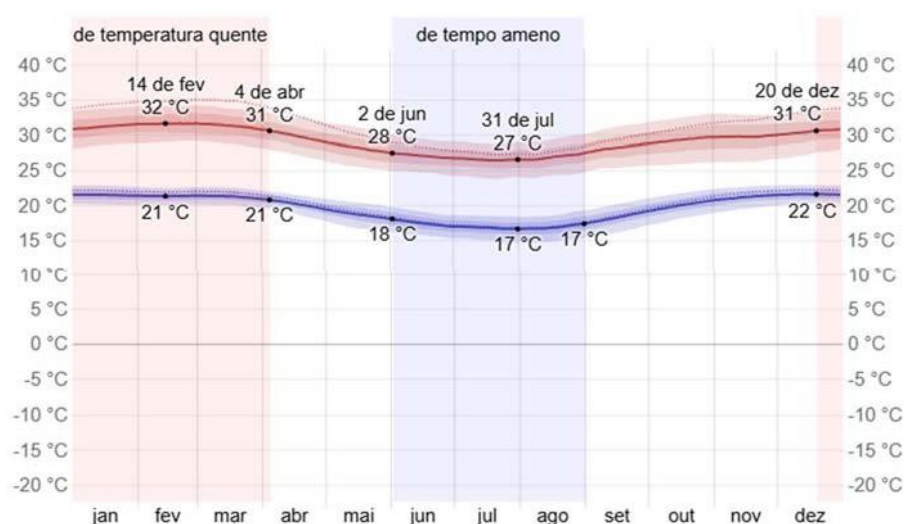
Condições meteorológicas por mês de Itabela. Clique em cada gráfico para obter mais informações.

Temperatura

A estação quente permanece por 3,5 meses, de 20 de dezembro a 4 de abril, com temperatura máxima média diária acima de 31 °C. O mês mais quente do ano em Itabela é fevereiro, com a máxima de 32 °C e mínima de 21 °C, em média.

A estação fresca permanece por 2,9 meses, de 2 de junho a 31 de agosto, com temperatura máxima diária em média abaixo de 28 °C. O mês mais frio do ano em Itabela é julho, com a mínima de 17 °C e máxima de 27 °C, em média.

Temperaturas máximas e mínimas médias em Itabela



Temperatura máxima (linha vermelha) e mínima (linha azul) médias, com faixas do 25º ao 75º e do 10º ao 90º percentil. As linhas finas pontilhadas são as temperaturas médias percebidas correspondentes.

Precipitação

É considerado dia com precipitação aquele com precipitação mínima líquida ou equivalente a líquida de 1 milímetro. A probabilidade de dias com precipitação em Itabela varia ao longo do ano.

A estação de maior precipitação dura 6,4 meses, de 22 de outubro a 3 de maio, com probabilidade acima de 35% de que um determinado dia tenha precipitação. O mês com maior número de dias com precipitação em Itabela é novembro, com média de 13,2 dias com pelo menos 1 milímetro de precipitação.

A estação seca dura 5,6 meses, de 3 de maio a 22 de outubro. O mês com menor número de dias com precipitação em Itabela é setembro, com média de 7,8 dias com pelo menos 1 milímetro de precipitação.

Dentre os dias com precipitação, distinguimos entre os que apresentam somente chuva, somente neve ou uma mistura de ambas. O mês com mais dias só de chuva em Itabela é novembro, com média de 13,2 dias. Com base nessa classificação, a forma de precipitação mais comum ao longo do ano é de chuva somente, com probabilidade máxima de 47% em 21 de novembro.

Probabilidade diária de precipitação em Itabela



Porcentagem de dias em que vários tipos de precipitação são observados, exceto por quantidades desprezíveis.

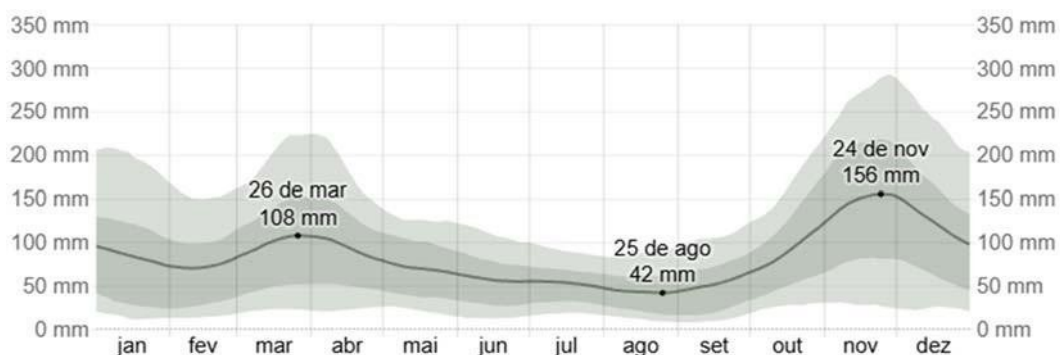
Chuva

Para demonstrar a variação entre os meses e não apenas os totais mensais, mostramos a precipitação de chuva acumulada durante um período contínuo de 31 dias ao redor de cada dia do ano. Itabela tem variação sazonal extrema na precipitação mensal de chuva.

Chove ao longo do ano inteiro em Itabela. O mês mais chuvoso em Itabela é novembro, com média de 151 milímetros de precipitação de chuva.

O mês menos chuvoso em Itabela é agosto, com média de 43 milímetros de precipitação de chuva.

Chuva mensal média em em Itabela



Precipitação média (linha contínua) acumulada durante o período contínuo de 31 dias ao redor do dia em questão, com faixas do 25º ao 75º e do 10º ao 90º percentil.

3.2 Caracterização do Empreendimento

O trecho em estudo está contido no Município de Itabela.

Este trecho apresenta características técnicas para ser adotada, velocidade de 40 km/h considerando tanto planimétricas quanto altimetrias. O greide foi considerado as características de região Plana e Ondulada, permitindo velocidades operacionais bastante satisfatórias.

3.3 Situação Atual do Trecho

O documentário fotográfico subsequente retrata a situação atual da passagem Urbana a pavimentar. Apresenta-se a seguir as imagens do trecho em Montinho.

3.2.1 Relatório fotográfico



Foto 01



Foto 02



Foto 03



Foto 04



Foto 05



Foto 06



Foto 07



Foto 08



Foto 09



Foto 10

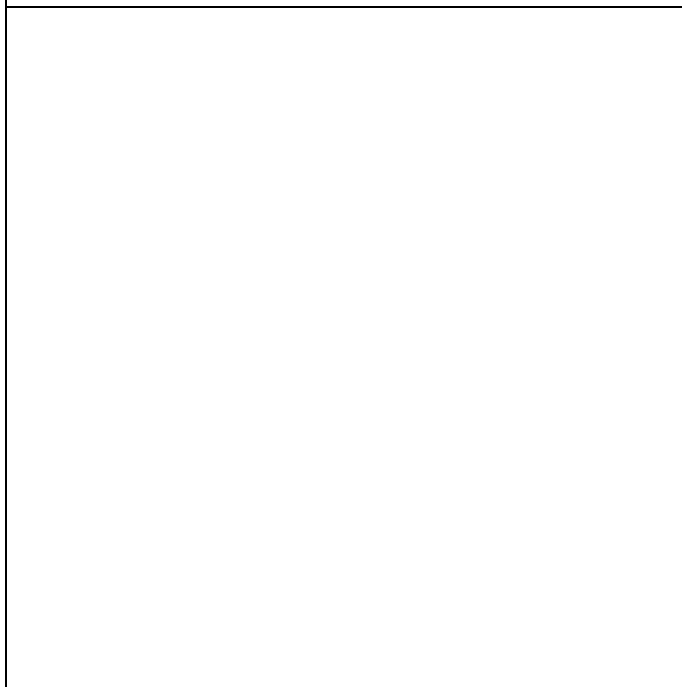


Foto 11

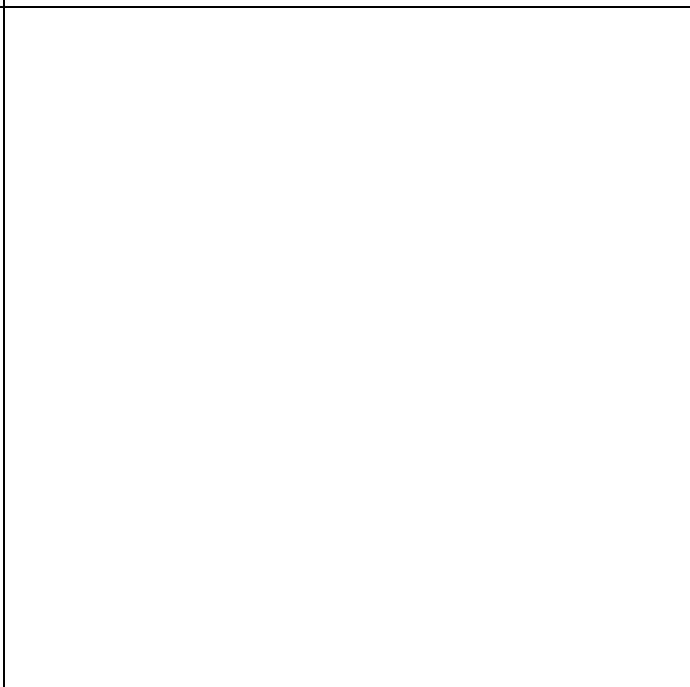


Foto 12

3.3 Intervenções Propostas

Os serviços de Pavimentação Asfáltica em CBUQ do trecho da Passagem Urbana em Monte Pascoal, englobam os grupos de atividades principais e etapas construtivas descritos a seguir:

3.3.3 Pavimento

O pavimento é a estrutura construída sobre a superfície obtida pelos serviços de terraplanagem, sendo sempre dimensionado para obter a máxima qualidade e o mínimo custo e assim, com a principal função, fornecer segurança e conforto ao usuário.

No projeto de dimensionamento de um pavimento, seja ele flexível, semi-rígido ou rígido há de se conhecer previamente a solicitação do tráfego. A correta avaliação da solicitação que o pavimento sofrerá determinará a sua vida útil, ou seja, os pavimentos não são concebidos para durarem uma eternidade, mas apenas por um determinado período de tempo. Durante cada um destes períodos, o pavimento vai de uma condição ótima até uma condição ruim. A redução da condição de serventia do pavimento ao longo do tempo é conhecida como desempenho. Já o fenômeno que rege esta mudança de condição é conhecido como deterioração. O entendimento dos mecanismos que regem o processo de deterioração de um pavimento é condição essencial para a identificação das causas que o levarão à sua ruína.

Os pavimentos são estruturas de múltiplas camadas, sendo o revestimento a camada que se destina a receber a carga dos veículos e mais diretamente a ação climática. Portanto, essa camada deve ser tanto quanto possível impermeável e resistente aos esforços de contato pneu-pavimento em movimento, que são variados conforme a carga e a velocidade dos veículos. Na maioria dos pavimentos brasileiros usa-se como revestimento uma mistura de agregados minerais, de vários tamanhos, podendo também variar quanto à fonte, com ligantes asfálticos que, de forma adequadamente proporcionada e processada, garanta ao serviço executado os requisitos de impermeabilidade, flexibilidade, estabilidade, durabilidade, resistência à derrapagem, resistência à fadiga e ao trincamento térmico, de acordo com o clima e o tráfego

previstos para o local. Os requisitos técnicos e de qualidade de um pavimento asfáltico serão atendidos com um projeto adequado da estrutura do pavimento e com o projeto de dosagem da mistura asfáltica compatível com as outras camadas escolhidas. Essa dosagem passa pela escolha adequada de materiais, proporcionados de forma a resistirem às solicitações previstas do tráfego e do clima.

Projeto de um pavimento consiste num conjunto de técnicas aplicadas a uma estrutura viária sobre uma área terraplenada, com a finalidade de melhorar as condições de trafegabilidade sobre a mesma e:

- Suportar as cargas superficiais oriundas do tráfego, transmitindo-as e dispersando-as, em profundidade, a níveis admissíveis, para cada estrato existente ou projetado;
- Proporcionar conforto e segurança aos usuários, pela rolagem suave dos pneumáticos, sobre a superfície de aspereza adequada;
- Resistir aos esforços horizontais (desgaste), levando a superfície de rolamento a ter uma vida útil mais longa;
- Permitir uma trafegabilidade contínua à via, mesmo durante os períodos chuvosos.

Deve-se ressaltar que, a maior ou menor nobreza de um pavimento se encontra, necessariamente, associada aos custos envolvidos, de materiais adequados e ao tráfego a que a via estará sujeita.

As soluções indicadas buscaram viabilizar uma proposta de pavimentação que contemplasse o máximo reaproveitamento possível da estrutura de pista existente e a utilização menos onerosa de materiais para a constituição de novas camadas de pavimento, atendendo a uma política de investimentos pouco intensiva em capital.

Sendo assim foram adotadas as soluções abaixo :

- Concreto asfáltico usinado a quente (CAUQ): é uma mistura asfáltica executada em usina apropriada, composta de agregados minerais e cimento asfáltico de petróleo, espalhada e comprimida a quente. De acordo com a posição relativa e a função na estrutura, a mistura de concreto asfáltico deve

atender as características especiais em sua formulação, recebendo geralmente as designações a seguir apresentadas.

Camada de rolamento ou simplesmente "capa asfáltica": camada superior da estrutura destinada a receber diretamente a ação do tráfego. A mistura empregada deve apresentar estabilidade e flexibilidade compatível com o funcionamento elástico da estrutura e condições de rugosidade que

proporcionem segurança ao tráfego. Camada de ligação ou "binder": camada posicionada imediatamente abaixo da "capa". Apresenta, em relação à mistura utilizada para camada de rolamento, diferenças de comportamento, decorrentes do emprego de agregado de maior diâmetro máximo, existência de maior percentagem de vazios, menor consumo de "filler" (quando previsto) e de ligante;

- Pintura de ligação : A pintura de ligação consiste na aplicação de uma camada de material betuminoso (normalmente 0,5 l/m²) sobre a superfície de uma base ou de um pavimento, antes da execução de um revestimento betuminoso, objetivando promover a aderência entre este revestimento e a camada subjacente.
- Da aplicação da metodologia anteriormente citada, estimam-se as seguintes estruturas de pavimento ao viário para o trecho, Pavimentação da Passagem Urbana em Monte Pascoal (Município de Itabela), com extensão de 21.000,00 m² ;

Solução:

- Revestimento em Concreto Betuminoso Usinado a Quente - CBUQ ⇒ 5,00 cm
- Utilização do Paralelo como Base ⇒ 15,00 cm
- Sub-Base Existente ⇒ 15,00 cm
- Subleito Existente

3.1.1 Drenagem e OAC's

O Sistema de Drenagem na sua concepção e desenvolvimento compreende a definição, o cálculo e a localização de obras de engenharia com os seguintes objetivos:

- Permitir, com segurança, a travessia do sistema viário sobre as linhas naturais de drenagem situadas na área de influência do projeto citado;
- Interceptar as águas superficiais e subsuperficiais afluentes ao corpo da estrada, conduzindo-as às linhas naturais de drenagem mais próximas.
- Orientar o fluxo das águas de chuvas precipitadas sobre a plataforma do sistema viário e conduzi-las para ponto de entrega e deságue seguro e adequado;

O sistema de drenagem, de acordo com a natureza e função de cada dispositivo, para efeito de apresentação, é subdividido em Drenagem Superficial, Obras de Arte Correntes.

- Drenagem Superficial

Objetivo: interceptar e captar, conduzindo o deságue seguro das águas provenientes de suas áreas adjacentes e aquelas que se precipitem sobre o corpo estradal, resguardando a segurança e a estabilidade.

O sistema de drenagem superficial da rodovia projetada será constituído pelos seguintes dispositivos:

- ☐ Meio fio de concreto;

3.1.2 Sinalização

O Projeto de Sinalização e Dispositivos de Segurança obedeceu o disposto no Código de Trânsito Brasileiro – CTB especialmente em seu Anexo II (Resolução nº 160/04 do CONTRAN), sendo considerados os seguintes elementos:

- Sinalização Horizontal: constituída de pintura de linhas, setas, zebrados, símbolos e dizeres no pavimento;
- Sinalização Vertical: constituída de placas de regulamentação, placas de advertência, placas de indicativas, placas de educativas, delineadores e balizadores com seus respectivos suportes.

- ***Sinalização Horizontal***

Face às futuras obras de melhoria, a sinalização horizontal foi constituída de um procedimento executivo inteiramente novo, visando a eficiente comunicação entre o usuário e a pista, proporcionando uma melhor visibilidade diurna e noturna, de forma a tornar mais eficiente e segura a operação da rodovia que envolve:

- *Linhas de borda*: indicam aos condutores as delimitações laterais da pista de rolamento. As linhas de borda deverão ser contínuas na cor branca, com largura de 0,10 m, pintadas na rodovia, separando as pistas externas de rolamento dos acostamentos;
- *Linhas demarcadoras de fluxo de sentidos opostos*: definem as faixas de tráfego com sentidos opostos de circulação. As linhas demarcadoras de fluxo de sentidos opostos deverão ser de cor amarela e dependendo das condições de tráfego, poderá ser:
 - *Descontínua*: a qual permite a ultrapassagem de veículos em ambos os sentidos;
 - *Contínua/contínua*: quando for proibida a ultrapassagem em ambos os sentidos;
 - *Contínua/descontínua ou descontínua/contínua*: quando for permitida a ultrapassagem em apenas um dos sentidos de tráfego.
- *Linhas demarcadoras de fluxo de mesmo sentido*: definem as faixas de tráfego com o mesmo sentido de circulação. As linhas demarcadoras de fluxo de

mesmo sentido deverão ser de cor branca e dependendo das condições de tráfego, poderá ser simples seccionada o qual permite a ultrapassagem

De veículos pela esquerda, ou contínua de quando for proibido o movimento de mudanças de faixas.

- *Marcas de canalização:* são utilizadas para direcionar os fluxos de tráfego nas vias, de maneira a garantir maior segurança e desempenho na pista. Regulamentam as áreas de pavimento não utilizáveis em condições normais de operação, chamadas áreas neutras. Serão aplicadas nas interseções, nas pistas de transferência e nos casos de variações de largura da pista. As marcas de canalização que definem a área neutra são compostas por: Linha de canalização: delimita e ordena a movimentação dos veículos dentro da área normal de operação. Sua largura é de 0,20 m; o Zebrado: preenchimento da área neutra através de faixas inclinadas a 45º em relação ao fluxo de veículos a que estão dirigidas. A largura das faixas é de 0,50 m e o espaçamento entre elas pode ser de 1,50 m ou 2,50 m, de acordo com o caso de aplicação. As cores das marcas de canalização deverão ser conforme o sentido do fluxo de veículos a que se dirige, sendo amarela para separar fluxos opostos e branca para separar fluxos de mesmo sentido. A finalidade dessa sinalização é a criação de área neutra antecedendo a variação das características físicas da via, advertindo e impedindo a parada de veículos no local.
- *Linhas de retenção:* indicam aos condutores os locais que deverão parar, sendo utilizadas sempre que julgar-se necessário por motivos de segurança (pedestres, veículos de interseção, semáforos e etc.)
- *Símbolos e legendas:* pintados na cor branca, são utilizados para orientar o condutor do veículo quanto ao uso das vias e ordenação da circulação, tendo o caráter de imprimir um maior grau de segurança a circulação de veículos em função das condições locais, atuando como reforço das sinalizações verticais.

O material para a execução da sinalização horizontal deverá ser a pintura com tinta acrílica, com vida útil de 1 ano. A espessura úmida de tinta a ser aplicada em uma só passada é de 0,4 mm, conforme a especificação de serviço DNIT 100/2009-ES.

- Dispositivos Auxiliares à Sinalização

São dispositivos que aplicados ao pavimento da via, ou junto a ela, atuam como reforço das sinalizações convencionais, alertando sobre situações de perigo potencial ou servindo de referência para o posicionamento correto dos veículos na pista.

Os dispositivos auxiliares adotados no presente projeto foram:

- Tachas e Tachões;

3.4.4 Serviços Diversos

No início das obras de restauração deverá ser implantada placa constando informações básicas do contrato de modo que a população tenha acesso aos dados de forma transparente.

A placa da obra deverá ser fabricada em zinco nas dimensões 6,00 x 3,00 m, conforme padronização dos órgãos e entidades envolvidos e deve ser afixada em local visível, preferencialmente no acesso principal do empreendimento.

Está prevista a implantação de monumento padrão SIT, em tijolo maciço revestido e placa de alumínio para de inauguração da obra.

Haverá recomposição total de cerca de arame farpado no trecho.

3.5 Segurança operacional

No que concerne à preservação da integridade física dos trabalhadores envolvidos no empreendimento, e ainda levando-se em consideração a necessidade de proteção ao meio ambiente para consecução de tal meta, serão permanentemente observados procedimentos e normas regentes do quesito “segurança operacional”.

Dentre tais procedimentos, especial destaque para o treinamento de funcionários (utilização de EPI's), além da disponibilização de dispositivos de controle e/ou minimização da poluição no canteiro de obras e frentes de serviço.

Quanto à segurança viária, ênfase para a sinalização de cada um dos segmentos atacados ao longo da rodovia a restaurar, tendo-se em vista o envolvimento direto dos usuários da mesma no processo, dos próprios trabalhadores arregimentados na sua construção e, ainda, da população circunvizinha, notadamente nas áreas de instalação dos maiores aglomerados urbanos.

Assim, a matéria em pauta requereu especial atenção, notadamente em função de uma possível configuração de frentes de serviço diversificadas, cada uma delas objeto de sinalização individualizada e cuidados específicos.

Ainda no mesmo contexto, a utilização de placas indicativas, balizadores, cones e outros dispositivos de sinalização e segurança, conquanto assumam caráter de procedimento rotineiro, afigura-se como quesito indispensável para o sucesso dos trabalhos desenvolvidos.

4. CRONOGRAMA FÍSICO

4.1 CRONOGRAMA FÍSICO

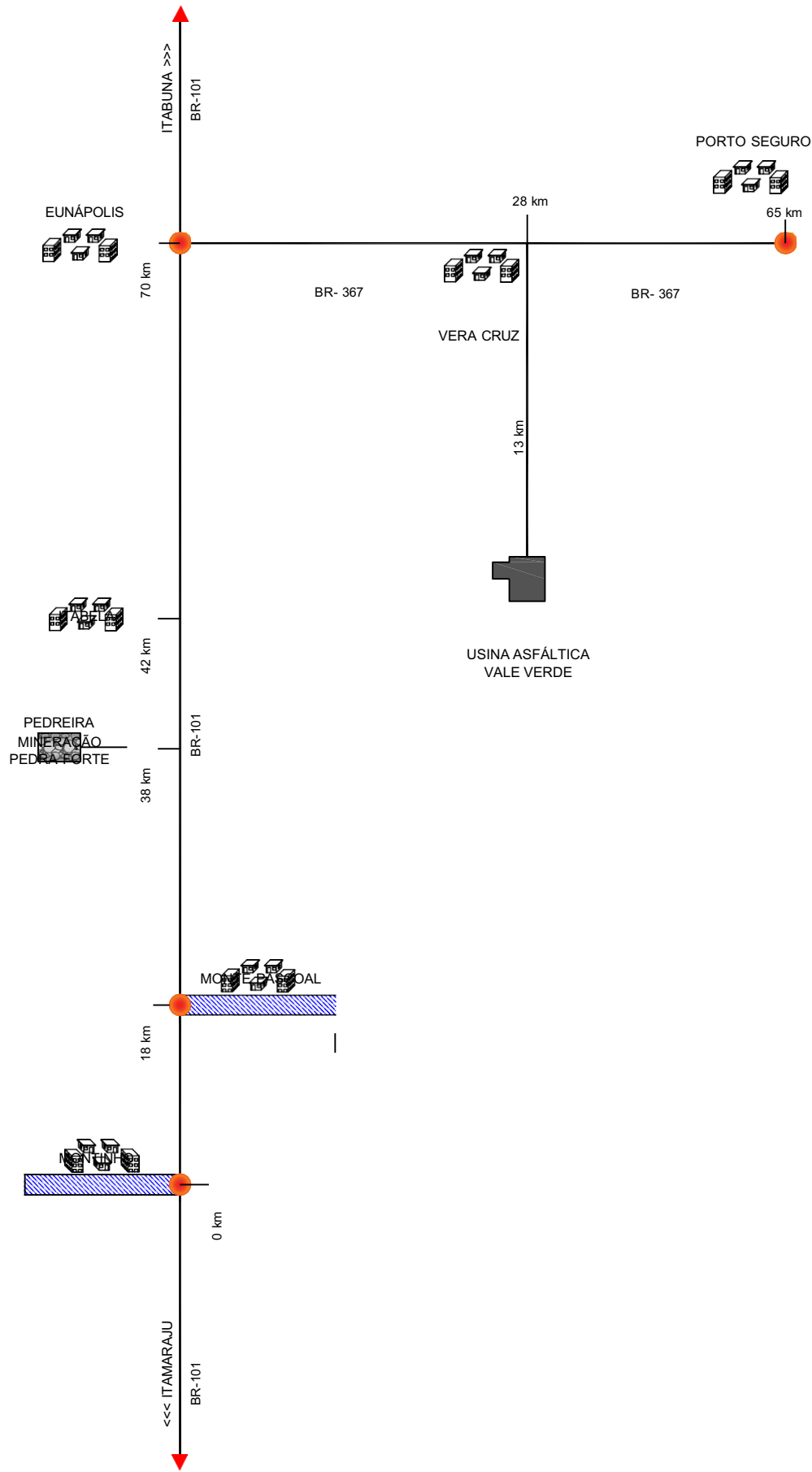
O cronograma apresentado a seguir caracteriza as metas físicas almejadas para o empreendimento. Propõe-se, através do mesmo, a execução das obras de Pavimentação Asfáltica da Passagem Urbana em Monte Pascoal (Município de Itabela), prazo máximo de 3 meses (90 dias corridos).

DIAGRAMA DE AVANÇO FÍSICO				
ITEM	DISCRIMINAÇÃO	DESENVOLVIMENTO (dias)		
		30	60	90
1	ADMINISTRAÇÃO LOCAL E MANUTENÇÃO DE CANTEIRO	32%	23%	45%
2	MOBILIZAÇÃO E DESMOBILIZAÇÃO DE MÃO DE OBRA E	50%		50%
3	INSTALAÇÃO DE CANTEIRO	100%		
5	PAVIMENTAÇÃO		50%	50%
6	AQUISIÇÃO DE PRODUTOS ASFÁLTICOS		50%	50%
7	DRENAGEM	40%	40%	20%
8	SINALIZAÇÃO			100%
TOTAL		32%	23%	45%

5. QUANTITATIVO DOS SERVIÇOS

5.1 MEMÓRIA DE CÁLCULO

[illegible]



SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA E TRANSPORTE

PROJETO: PROJETO BÁSICO DE PAVIMENTAÇÃO

DIAGRAMA LINEAR DE OCORRÊNCIAS DOS MATERIAS

RODOVIA: BA-283
TRECHO: PASSAGEM URBANA - MONTE PASCOAL

EXTENSÃO: 21.000,00 m²

RESP. TÉCNICO:	ISAC DOS SANTOS GUSMÃO	DESENHISTA:	ISAC
297 mm x 420 mm	ESCALA:	SCALA:	DATA:

ESCALA:
S
E

6. ANOTAÇÃO DE RESPONSABILIDADE TÉCNICA – ART



Anotação de Responsabilidade Técnica - ART
Lei nº 6.496, de 7 de dezembro de 1977

CREA-BA

ART OBRA / SERVIÇO
Nº BA20261534333

Conselho Regional de Engenharia e Agronomia da Bahia

INICIAL

1. Responsável Técnico		
ISAC DOS SANTOS GUSMAO		
Título profissional: ENGENHEIRO CIVIL		RNP: 2014703930 Registro: 3000046156BA
2. Dados do Contrato		
Contratante: SECRETARIA DE INFRA-ESTRUTURA		CPF/CNPJ: 02.931.604/0001-87
RUA LUIZ VIANA FILHO		Nº: 440
Complemento: , QUARTA AVENIDA, CAB		Bairro: CENTRO ADMINISTRATIVO DA BAHIA
Cidade: SALVADOR		UF: BA CEP: 41745002
Contrato: Não especificado		Celebrado em: 01/07/2026
Valor: R\$ 1,00		Tipo de contratante: Pessoa Jurídica de Direito Público
Ação Institucional: NENHUMA - NAO OPTANTE		
3. Dados da Obra/Serviço		
RUA VEREADOR JOSÉ NASCIMENTO		Nº: S/N
Complemento: POVOADO		Bairro: MONTE PASCOAL
Cidade: ITABELA		UF: BA CEP: 45848000
Data de Início: 01/07/2026	Previsão de término: 01/07/2027	Coordenadas Geográficas: -16.720000, -39.437327
Finalidade:		Código: Não Especificado
Proprietário: SECRETARIA DE INFRA-ESTRUTURA		CPF/CNPJ: 02.931.604/0001-87
4. Atividade Técnica		
14 - Elaboração		Quantidade
80 - Projeto > TRANSPORTES > INFRAESTRUTURA URBANA > DE PAVIMENTAÇÃO > #TOS_4.2.1.2 - ASFÁLTICA PARA VIAS URBANAS		Unidade
		21.000,00 m2
Após a conclusão das atividades técnicas o profissional deve proceder a baixa desta ART		
5. Observações		
Projeto de Pavimentação Asfáltica da passagem Urbana em Monte Pascoal, Município de Itabela -BA		
6. Declarações		
- Declaro que estou cumprindo as regras de acessibilidade previstas nas normas técnicas da ABNT, na legislação específica e no decreto n. 5296/2004.		
7. Entidade de Classe		
ABENC - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE ENGENHEIROS CIVIS		Assinado de forma digital por ISAC DOS SANTOS GUSMAO:00760647518 Dados: 2026.07.29 23:31:43 -03'00'
8. Assinaturas		
Declaro serem verdadeiras as informações acima		ISAC DOS SANTOS GUSMAO - CPF: 007.606.475-18
Local _____ de _____ de _____		SECRETARIA DE INFRA-ESTRUTURA - CNPJ: 02.931.604/0001-87
9. Informações		
A autenticação desta ART pode ser verificada em https://crea-ba.sitac.com.br/publico/		
10. Valor		
Valor da ART: R\$ 108,39	Registrada em: 20/07/2026	Valor pago: R\$ 108,39 Nosso Número: 62570661

A autenticidade desta ART pode ser verificada em: <http://crea-ba.sitac.com.br/publico/>, com a chave: 3YwdZ
Impresso em: 29/07/2026 às 23:24:45 por: , ip: 45.183.219.188

www.crea-ba.org.br creaba@creaba.org.br
Tel: (71) 3083-6800 Fax: (71) 3083-6800



7. TERMO DE ENCERRAMENTO

7.1 – Termo de Encerramento

Volume 1 – Relatório do Projeto e Memória Justificativa, este volume contém uma síntese dos serviços a executar, os documentos necessários para a licitação e informações para a elaboração do Plano de Execução da Obra, no trecho Passagem Urbana de Monte Pascoal (Município de Itabela), possui um total de 38 (trinta e oito) pagina numeradas em sequencial crescente, inclusive está.

Eunápolis, maio de 2025.

ISAC DOS SANTOS GUSMÃO
CREA 201470393-0