

## MEMORIAL DESCRITIVO

OBRA: RECAPEAMENTO ASFÁLTICA  
PROPONENTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE IRAI/RS

### 1.0-OBJETO:

O presente memorial tem por finalidade descrever as obras e serviços necessários para execução de Recapeamento Asfáltica sobre pavimento existente constituído de PMF degradado na cidade de Irai-RS, nas seguintes ruas e respectivos trechos:

-Avenida Flores da Cunha:

Recapeamento = 12.729,51m<sup>2</sup>

A obra projetada totaliza 12.729,51m<sup>2</sup> de recapeamento, visando proporcionar um maior conforto, segurança e fluidez ao tráfego.

### 2.0- SERVIÇOS INICIAIS:

#### 2.1-Responsabilidade Técnica:

As obras deverão ser executadas sob a responsabilidade técnica de profissional habilitado acompanhadas da respectiva Anotação de Responsabilidade Técnica do CREA/RS.

#### 2.2-Placa da Obra:

Deverá ser instalada Placa de identificação da obra, nas dimensões e padrões a serem fornecidos pelo Contratante.

#### 2.3-Equipamentos de Segurança:

Caberá a Empresa contratada o fornecimento de todos os equipamentos necessários tanto para a execução dos serviços, quanto para a segurança dos funcionários envolvidos no trabalho.

#### 2.4-Instalação do Canteiro:

O Canteiro deverá ser instalado em local apropriado, com instalações para alojamento, banheiros e vestiários para funcionários, depósitos de materiais necessários a execução da obra e escritório para fiscalização.

### 3.0-PAVIMENTAÇÃO ASFÁLTICA:

Os serviços de pavimentação asfáltica sobre vias pavimentadas com PMF degradado deverão ser executadas com o asfalto do tipo (P.M.F) Pré Misturado a Frio para com camada de 4,00cm (compactado) e com capa selante.

### 3.1-Base e Sub-Base:

A base existente se constitui de asfalto em PMF degradado assentado em calçamento executado com pedras irregulares assentadas sobre camada de argila compactada, e sub-base de basalto decomposto, apresentando condições de suporte para receber recapeamento.

A pavimentação Asfáltica visa eliminar pequenos adensamentos, melhorando o conforto de trafegabilidade.

Nos locais onde o pavimento existente demonstrar a existência de adensamentos muito acentuados ou borrachudos, deverá haver a substituição do material da sub-base e base, com a condução de águas subterrâneas através de drenos ao sistema de drenagem existente.

### 3.2-Limpeza da Pista:

A pista deverá ser lavada com uso de jato de água provocando a remoção do material existente para melhorar a aderência entre o pavimento existente e o asfalto. Todo o material oriundo da lavagem deverá ser removido para locais previamente determinados.

A pista deverá ser limpa, sem poeiras ou materiais orgânicos para permitir que a pintura de ligação atinja todos os pontos.

### 3.3-Pintura de Ligação:

A pintura de ligação será executada sobre a pista previamente limpa, a taxa de aproximadamente 1,0 litro de emulsão por metro quadrado, com a temperatura do produto à 60°C aplicado com caminhão espargidor dotado de barra com bicos espargidores e sistema de aquecimento.

Na pintura será aplicada emulsão asfáltica tipo RM-1C recortada com 20% de água.

### 3.4-Mistura Asfáltica (PMF):

A mistura asfáltica será executada com brita 3/4 e 3/8 na proporção de 60% e 40% respectivamente com teor de asfalto de 5,5% misturada em usina dozadora e misturadora.

O agregado usado na mistura deverá estar isento de pó de brita a fim de permitir a manutenção da taxa de teor de asfalto da mistura.

### 3.5-Transporte:

O transporte da mistura desde a usina até a pista será efetuado com caminhões de caçamba basculante. A descarga deverá ser projetada para que a massa seja distribuída com espessura uniforme.

### 3.6-Distribuição:

A distribuição da massa asfáltica na pista será executada com o uso de motoniveladora, obedecendo ao greide da pista e o perfil transversal na espessura pré-determinada.

Nos locais de difícil acesso, como acabamento de caixas de boca-de-lobo, espaços entre canteiros, curvas acentuadas etc, a distribuição deverá ser executada manualmente, obedecendo as espessuras pré-determinadas.

### 3.7-Compactação:

A compactação será executada com rolo tandem vibratório de baixa amplitude, iniciando sempre nas bordas e progredindo para o centro da pista, em tantas passadas quantas forem necessárias.

O rolo deverá possuir sistema de aspersão de água dirigido para o rolo metálico e para os pneus, a fim de evitar que a massa asfáltica grude no equipamento.

### 3.8-Capa Selante:

Após concluir a compactação da pista, o pavimento deverá receber aplicação de asfalto na proporção de 0,7 a 1,5l /m<sup>2</sup>, e distribuição de agregados (areia e pó de Brita), de 5 a 15kg/m<sup>2</sup> e compactado.

A liberação ao tráfego deverá ocorrer 24,0hs após a aplicação do recobrimento na capa selante.

### 3.9-Controle:

Deverá ser feito Ensaio Tecnológico para comprovar a qualidade da pavimentação utilizada.

### 3.10-Rampa de Acesso:

Deverá ser feito nas calçadas junto a faixa de segurança uma rampa de acesso conforme detalhe em projeto, sendo que a calçada deverá ser refeita com mesmo material onde será executado a rampa.

## 4.0-SINALIZAÇÃO:

### 4.1-Sinalização em Áreas Especiais

Consiste na execução de faixas que têm a função de definir e orientar os pedestres ordenando-os e orientando os locais de travessia na pista, sendo essas executadas com tinta acrílica, na cor branca, para faixa de pedestres (2,00 x 0,40 m com espaçamento de 0,40 m), e nas faixas de retenção, espessura de 0,6 mm e padrão 3,09 da ABNT.

### 4.2-Sinalização *vertical*:

A sinalização vertical resulta na aplicação de placas em pontos laterais da via (ruas).

#### 4.2.1 – *Função*:

Regulamenta obrigações, limitações e educar. A eficiência esperada da colocação correta no campo visual, da objetividade e clareza da mensagem, da legibilidade e no entendimento do condutor.

#### 4.2.2 – *Posicionamento dos sinais*:

Os sinais devem ser colocados no lado direito da via, formando um ângulo de 90° a 95° em relação ao eixo longitudinal da via.

A borda inferior dos sinais deve ficar a, no mínimo 1,20m de altura em relação à pista, quando colocada na lateral da via.

#### 4.2.3 – *Suporte para Placas*:

Em tubo de aço galvanizado a quente diâmetro de 2” com espessura da parede de 1,90mm para placas de regulamentação e advertência e diâmetro 2 ½” a 3” para placas indicativas.

*4.2.4 – Sinalização da Obra:*

Deverão ser previstas placas de identificação da obra, placas de identificação de desvios de tráfego e canaletas de proteção aos trabalhadores.

**5.0-ENTREGA DA OBRA:**

A obra só será liberada ao tráfego após a cura da capa selante e com a sinalização posicionada. A empresa contratada deverá ser responsável pela qualidade final dos serviços, fornecer EPIs (Equipamentos de Proteção Individual) aos funcionários, recolher leis sociais referentes aos funcionários que trabalharem na mesma, e possuir responsável técnico pela EXECUÇÃO com fornecimento de ART – Anotação de Responsabilidade Técnica.

Irai, 30 de janeiro de 2012.

---

Daniel Ianssen  
Eng. Civil CREA RS 134510-D

---

Mario Antonio Coelho da Silva  
Prefeito Municipal