



Prefeitura Municipal de Birigui

CNPJ 46.151.718/0001-80



MEMORIAL DESCRITIVO



Sumário

1. RECAPEAMENTO ASFÁLTICO EM C.B.U.Q.	3
1.1. Serviços Preliminares	3
1.1.0.0.1. Placa de obra em chapa de aço galvanizado	3
1.2. Administração de Obras	4
1.2.0.0.1. Administração local	4
1.3. Mobilização e Desmobilização	4
1.3.0.0.1. Mobilização.....	4
1.3.0.0.2. Desmobilização.....	4
1.4. Recapeamento Asfáltico.....	4
1.4.0.0.1. Pintura de ligação com emulsão.....	4
1.4.0.0.2. Transporte de material asfáltico, com caminhão com capacidade de 30000 litros em rodovia pavimentada para distâncias médias de transporte superiores a 100 km	5
1.4.0.0.3. Transporte de material asfáltico, com caminhão com capacidade de 20000 litros em rodovia pavimentada para distâncias médias de transporte igual ou inferior a 100 km.....	5
1.4.0.0.4. Construção de pavimento com aplicação de concreto betuminoso usinado a quente (CBUQ), camada de rolamento, com espessura de 4,0 cm exclusive transporte.....	6
1.4.0.0.5. Carga, manobras e descarga de mistura betuminosa a quente, com caminhão basculante 6 m ³ , descarga em vibro-acabadora	7
1.4.0.0.6. Transporte com caminhão basculante 10m ³ de massa asfáltica para pavimentação urbana	8
1.5. Sinalização Viária	8
1.5.1. Sinalização Horizontal.....	8
1.5.1.0.1. Sinalização horizontal com tinta retrorrefletiva a base de resina acrílica com microesferas de vidro	8
1.5.2. Sinalização Vertical.....	8
1.5.2.1. Placa de logradouro	8
1.5.2.1.1. Placa esmaltada para identificação número de rua.....	9
1.5.2.1.2. Tubo de aço galvanizado.....	9
1.5.2.1.3 Estaca a trado (Broca).....	9



1.2. Administração de Obras

1.2.0.0.1. Administração local

Engenheiro Civil

Será contratado um Engenheiro Civil de Obra Junior, para acompanhamento periódico da obra.

Encarregado Geral

Será contrato um Encarregado Geral, para acompanhamento diário da obra.

1.3. Mobilização e Desmobilização

1.3.0.0.1. Mobilização

A mobilização da empresa contratada compreende a instalação inicial e a colocação, no canteiro da obra, dos meios necessários ao início da execução dos serviços. Todo o serviço de sinalização necessário à segurança das obras e dos pedestres e veículos é imprescindível e de responsabilidade da CONTRATADA.

A mobilização do maquinário necessário para a execução do recapeamento será realizada por meio de um caminhão truco. O mesmo fará 5 viagens, no qual transportará 6 máquinas até o local da obra.

1.3.0.0.2. Desmobilização

A desmobilização compreenderá a completa limpeza dos locais da obra e a retirada das máquinas e dos equipamentos.

A desmobilização do maquinário será realizada por meio de um caminhão truco. O mesmo fará 5 viagens, no qual transportará 6 máquinas.

1.4. Recapeamento Asfáltico

1.4.0.0.1. Pintura de ligação com emulsão

A superfície deverá ser varrida e lavada de forma que todos os detritos sejam retirados, possibilitando que a superfície fique limpa e isenta de pó. A varredura deverá ser procedida através de vassoura mecânica ou equipamento similar, enquanto que a



lavagem deverá ser efetuada por meio de caminhão pipa equipada de mangueira d'água de alta pressão.

A pintura de ligação consistirá na distribuição de uma película, de material betuminoso diretamente sobre a superfície do calçamento existente, previamente limpo.

Para a execução da pintura da ligação, será empregada emulsão asfáltica catiônica do tipo RR-1C. A taxa de aplicação, para a emulsão asfáltica, será de 1,00 l/m². A distribuição do ligante deverá ser feita por veículo apropriado ao tipo caminhão espargidor, equipado com bomba reguladora da pressão e sistema completo de aquecimento; as barras de distribuição devem permitir ajustes verticais e larguras variáveis de espalhamento devendo também estar aferido este equipamento. A mistura não deve ser distribuída quando a temperatura ambiente for inferior a 10º C ou em dias de chuva.

O controle da quantidade de emulsão espargida na pista será feito através da colocação de uma bandeja na pista, com peso e área conhecidos da mesma, sendo que após a passagem do carro distribuidor, através de uma simples pesagem obtém-se a quantidade de ligante usado. O serviço será aceito, uma vez que seja atendida a taxa de aplicação mínima de 1,0 litro/m² de ligante.

1.4.0.0.2. Transporte de material asfáltico, com caminhão com capacidade de 30000 litros em rodovia pavimentada para distâncias médias de transporte superiores a 100 km

O transporte da emulsão asfáltica será feito por caminhão com capacidade de 30.000 litros, considerando uma distância média de transporte de 236 km (Refinaria locada na cidade de Lençóis Paulista/SP, até a usina de asfalto, localizada na cidade de Araçatuba/SP).

Os caminhões deverão apresentar suas caçambas lisas e limpas, feita sua limpeza com a quantidade mínima de água ensaboada, óleo solúvel ou solução cal, para evitar aderência da mistura à caçamba. Para essa finalidade não será permitido o emprego de gasolina, querosene, óleo diesel e produtos similares.

Quanto às condições climáticas, associadas a distância de transporte, o exigirem, todos os carregamentos de mistura deverão ser cobertos com lona impermeável, de modo a reduzir a perda de calor e evitar a formação de crosta na parte superior da carga transportada.

1.4.0.0.3. Transporte de material asfáltico, com caminhão com capacidade de 20000 litros em rodovia pavimentada para distâncias médias de transporte igual ou inferior a 100 km

O transporte da emulsão asfáltica será feito por caminhão com capacidade de 20.000 litros, considerando uma distância média de transporte de 18,8 km (Usina de Asfalto localizada na cidade de Araçatuba/SP).

Os caminhões basculantes para transporte da mistura asfáltica deverão apresentar



suas caçambas basculantes lisas e limpas, feita sua limpeza com a quantidade mínima de água ensaboada, óleo solúvel ou solução cal, para evitar aderência da mistura à caçamba. Para essa finalidade não será permitido o emprego de gasolina, querosene, óleo diesel e produtos similares.

Quanto às condições climáticas, associadas a distância de transporte, o exigirem, todos os carregamentos de mistura deverão ser cobertos com lona impermeável, de modo a reduzir a perda de calor e evitar a formação de crosta na parte superior da carga transportada.

1.4.0.0.4. Construção de pavimento com aplicação de concreto betuminoso usinado a quente (CBUQ), camada de rolamento, com espessura de 4,0 cm exclusive transporte

Conforme DNER-ES321-97, deve-se promover reparos em buracos e afundamentos. As camadas comprometidas, inclusive o subleito, deverão ser removidas e reconstituídas. Em determinadas situações, quando a base existente for considerada íntegra, deve-se proceder a remoção, apenas, do revestimento betuminoso.

O processo deve ser iniciado com o corte do revestimento com configuração de quadrilátero e paredes de caixa com declividade 8 (v) x 1 (h). Os cortes devem ser feitos a uma distância de, no mínimo, 30cm da borda do buraco ou parte não afetada.

Proceder o enchimento da caixa com brita graduada ou solo-cimento, em camadas de, no máximo, 15cm de espessura, compactadas com soquetes mecânicos.

Após limpeza do local com compressor de ar, imprimir a superfície obtida com asfalto diluído CM-30 ou emulsão asfáltica (DNER-ES 306/97 ou DNER-ES 307/97).

Completar o enchimento da caixa com mistura betuminosa de PMF (DNER-ES317-97) ou CBUQ (DNER-ES313-97) compactado com placa vibratória ou rolo pneumático, restabelecendo o nível da superfície do pavimento existente.

Se necessário, aplicar camada de CBUQ (DNER-ES313-97) precedida pela imprimação ligante com CM-30, corrigindo o greide e deixando a superfície regular e homogênea para receber revestimento asfáltico de pequenas ou micro-espessuras. A regularização é obrigatória quando existirem afundamentos, ou desagregação, ou trincas, ou corrugações no pavimento existente, mesmo após o serviço de fresagem e tapa-buraco.

Os materiais asfálticos utilizados para a execução do concreto asfáltico deverão satisfazer as exigências do Instituto Brasileiro de Petróleo. O material a ser utilizado é o cimento asfáltico de petróleo – CAP 50/70. Já os materiais pétreos (ou agregados) deverão ser constituídos de uma composição de diversos tipos (tamanho das partículas), divididos basicamente em agregados graúdos e miúdos. Estes deverão ser de pedra britada e isentos de materiais decompostos e matérias orgânicas, e ser constituído de fragmentos sãos e duráveis. A porcentagem de partículas lamelares não deve exceder 15% (quinze por cento) do total do agregado, e deverá atender a GRADUAÇÃO "D", conforme manual de normas do DER -SP, publicação de 1991, e precisará atender a tabela abaixo de "porcentagem em peso que passa pelas peneiras".



(mm)	ASTM	%
1. 19 mm	(3/4")	100
2. 12,5 mm	(1/2")	85 - 100
3. 9,5 mm	(3/8")	70 - 90
4. 4,75 mm	n°4	50 - 80
5. 2,0 mm	n°10	30 - 65
6. 0,42 mm	n°40	15 - 40
7. 0,18 mm	n°80	10 - 25
8. 0,075 mm	n°200	6 - 10

O Concreto Betuminoso Usinado a Quente (C.B.U.Q.) será produzido na usina de asfalto à quente, atendendo aos requisitos especificados. Ao sair do misturador, a massa deve ser descarregada diretamente nos caminhões basculantes e transportada para o local de aplicação. Os caminhões utilizados no transporte deverão possuir lona para proteger e manter a temperatura da mistura asfáltica a ser aplicada na obra. A descarga da mistura será efetuada na caçamba de uma vibro-acabadora de asfalto, a qual irá proceder ao espalhamento na pista que deverá ter como objetivo a pré-conformação da seção de projeto.

A camada de rolamento consiste na aplicação de Concreto Betuminoso Usinado a Quente (C.B.U.Q.), com uma espessura constante mínima compactada de 4 cm, por meio de vibro-acabadora, sobre o pavimento existente regular em PMF em toda a pista de rolamento dos veículos.

Para este serviço são previstos os seguintes equipamentos: rolo compactador, rolo de pneus e vibro-acabadora.

A massa asfáltica deverá ser aplicada na pista somente quando a mesma se encontrar seca e o tempo não se apresentar chuvoso ou com neblina.

A compactação da massa asfáltica deverá ser constituída de duas etapas: a rolagem inicial e a rolagem final. A rolagem inicial será executada com rolo de pneus tão longo seja distribuída a massa asfáltica com vibro-acabadora. A rolagem final será executada com rolo tandem ou rolo autopropelido liso, com a finalidade de dar acabamento e corrigir irregularidades.

Após o término da operação, pode-se liberar para o trânsito, desde que a massa asfáltica já tenha resfriado.

1.4.0.0.5. Carga, manobras e descarga de mistura betuminosa a quente, com caminhão basculante 6 m³, descarga em vibro-acabadora

O processo de carga, manobra e descarga dos agregados para fabricação da capa de C.B.U.Q. será feita por caminhão basculante.

Os caminhões basculantes para transporte da mistura asfáltica deverão apresentar suas caçambas basculantes lisas e limpas, feita sua limpeza com a quantidade mínima de água ensaboada, óleo solúvel ou solução cal, para evitar aderência da mistura à caçamba. Para essa finalidade não será permitido o emprego de gasolina, querosene,



óleo diesel e produtos similares.

Quanto às condições climáticas, associadas a distância de transporte, o exigirem, todos os carregamentos de mistura deverão ser cobertos com lona impermeável, de modo a reduzir a perda de calor e evitar a formação de crosta na parte superior da carga transportada. Não será tolerada redução de temperatura da mistura superior a 10% em °C

1.4.0.0.6. Transporte com caminhão basculante 10m³ de massa asfáltica para pavimentação urbana

Os caminhões basculantes para transporte da mistura asfáltica deverão apresentar suas caçambas basculantes lisas e limpas, feita sua limpeza com a quantidade mínima de água ensaboada, óleo solúvel ou solução cal, para evitar aderência da mistura à caçamba. Para essa finalidade não será permitido o emprego de gasolina, querosene, óleo diesel e produtos similares.

Quanto às condições climáticas, associadas a distância de transporte, o exigirem, todos os carregamentos de mistura deverão ser cobertos com lona impermeável, de modo a reduzir a perda de calor e evitar a formação de crosta na parte superior da carga transportada.

1.5. Sinalização Viária

1.5.1. Sinalização Horizontal

1.5.1.0.1. Sinalização horizontal com tinta retrorrefletiva a base de resina acrílica com microesferas de vidro

As indicações de PARE também deverão seguir as indicações do Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito (volume IV, 1º Edição):

“Linha de retenção indica ao condutor o local limite em que deve parar o veículo. Deverá ter linha de retenção a largura (l) mínima é de 0,30 m e a máxima de 0,60 m de acordo com estudos de engenharia.

A legenda “PARE” deve ser posicionada, no mínimo, a 1,60 m antes da linha de retenção, centralizada na faixa de circulação em que está inscrita. As dimensões das letras deverão seguir o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – Volume IV.

1.5.2. Sinalização Vertical

1.5.2.1. Placa de logradouro



1.5.2.1.1. Placa esmaltada para identificação número de rua

Nos locais determinados em projeto, deverão ser instaladas placas de Indicação de rua - duas faces: as placas devem ser cotadas em película semi refletiva, chapa de aço 18, dimensões 45x25 cm, galvanizada a fogo, com anti ferrugem, pintada no verso na cor marrom, montada com parafuso em tubo metálico galvanizado a fogo 2", fixada em sapatas de concreto FCK 15MPa.

1.5.2.1.2. Tubo de aço galvanizado

Os suportes das placas de sinalização devem ser fixados de modo a mantê-las permanentemente na posição apropriada, evitando que balancem com o vento ou que sejam giradas ou deslocadas. As placas colocadas ao lado ou em projeção sobre a rodovia devem possuir suportes próprios de fixação. Serão utilizados tubo de aço galvanizado com costura, conexão ranhurada, diâmetro nominal de DN50 (2").

1.5.2.1.3 Estaca a trado (Broca)

Serão perfurados para a fixação dos tubos das placas de sinalização estacas a trado, com diâmetro de 20 cm, a uma profundidade máxima de 1,00 metro, sendo preenchidas com concreto.

1.5.2.2. Placa de "Pare"

1.5.2.2.1. Placa de sinalização em chapa de aço com pintura refletiva - tipo octogonal com lado de 35 cm

As placas deverão ser confeccionadas em chapa de alumínio, desengraxadas, decapadas, fosfatizadas, com tratamento anti-ferruginoso e acabamento com pintura Eletrostática nas duas faces, sendo frente na cor regulamentada e verso na cor preta, e os símbolos e/ou legendas de película refletiva com esferas inclusas do tipo grau técnico.

As placas deverão apresentar 04 (quatro) furos no diâmetro de 1/4 (um quarto), próximo as bordas, sendo 02 (dois) no eixo vertical e 02 (dois) no eixo horizontal.

1.5.2.2.2. Tubo de aço galvanizado com costura, classe média, conexão ranhurada, DN 50 (2"), instalado em prumadas

Os suportes das placas de sinalização devem ser fixados de modo a mantê-las permanentemente na posição apropriada, evitando que balancem com o vento ou que



sejam giradas ou deslocadas. As placas colocadas ao lado ou em projeção sobre a rodovia devem possuir suportes próprios de fixação. Serão utilizados tubo de aço galvanizado com costura, conexão ranhurada, diâmetro nominal de DN50 (2").

1.5.2.2.2. Tubo de aço galvanizado com costura, classe média, conexão ranhurada, DN 50 (2"), instalado em prumadas

Serão perfurados para a fixação dos tubos das placas de sinalização estacas a trado, com diâmetro de 20 cm, a uma profundidade máxima de 1,00 metro, sendo preenchidas com concreto.

Observação 1: Fornecer controle tecnológico conforme normas do DNIT – Entregar Laudo do concreto asfáltico CBUQ usinado a quente, com controle Tecnológico por empresa credenciada.

Observação 2: A nomenclatura usada neste memorial segue a norma DNIT005/2003_TER

Observação 3: Todos os serviços aqui descritos devem ter sua qualidade garantida conforme a norma DNIT013/2004_PRO

Observação 4: Os cimentos asfálticos citados neste memorial devem atender a norma DNIT 095/2006_EM.

Birigui, 14 de dezembro de 2.017

Thiemy Barbieri Jorge

Engenheira Responsável

CREA: 5069682799

ART: 28027230172907378

Alexandre J. S. Lasila

Secretário Adjunto de Obras

Milton Lot Junior

Secretário de Obras

Cristiano Salmeirão

Prefeito Municipal de Birigui