

## MEMORIAL DESCRITIVO

O presente memorial tem por finalidade apresentar as metodologias empregadas no desenvolvimento do estudo dos projetos, bem como especificar a execução dos serviços e empregos dos materiais que farão parte das obras de recapeamento asfáltico com concreto betuminoso usinado a quente (CBUQ), de parte da Rua Frei Caetano, pertencente ao sistema viário da sede do município de Ponte Serrada, estado de Santa Catarina, conforme descrição a seguir:

### 1 - PLANILHA DA RUA A PAVIMENTAR

Rua	Extensão da rua (M)	Largura da rua (M)	Largura da pista (M)	Pintura de Ligação (M <sup>2</sup> )	Reperfilag em da pista (M <sup>2</sup> )	Capa de rolamento (M <sup>2</sup> )	Peso da Massa (T)
<b>Frei Caetano</b>	590,00	15,00	11,00	8.850,00	2.360,00	6.490,00	722,75
<b>TOTAL</b>	<b>590,00</b>			<b>8.850,00</b>	<b>2.360,00</b>	<b>6.490,00</b>	<b>722,75</b>

### 2 - CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Ponte Serrada, assim como a maioria dos municípios de pequeno porte, apresenta sua infra-estrutura precária, necessitando de grandes investimentos nessa área, para que ocorra uma melhora na qualidade de vida de seus munícipes.

O sistema viário existente no local de intervenção é composto por vias públicas pavimentadas com revestimento asfáltico. Tal pavimento é antigo e apresenta inúmeros defeitos e problemas oriundos de consertos na rede de água da CASAN e pelo desgaste natural do pavimento, os quais deverão ser sanados após a realização do serviço proposto.

O sistema proposto consiste na execução de recapeamento da pista de rolamento, com concreto betuminoso usinado a quente, onde o mesmo deverá ser disposto sobre o pavimento existente.

A finalidade do projeto é de que após sua execução, venha proporcionar a comunidade beneficiada melhores condições de tráfego, principalmente atendendo ao sistema de transporte coletivo urbano, segurança dos pedestres que por lá transitam.

Os dados referentes a topografia, foram obtidos com base no levantamento topográfico planialtimétrico das vias propostas no arruamento básico, realizados por equipe de topografia contratada pelo Município.

### 3 - DRENAGEM DE ÁGUAS PLUVIAIS

A rua já apresenta o sistema de drenagem pluvial implantado, sendo este, composto por caixas coletoras tipo bocas de lobo, responsáveis pela coleta da água que escoam sobre a superfície do pavimento, e pela tubulação de concreto, responsável pela condução das águas captadas até os locais onde acontecem os desagües.

Após a vistoria do sistema de drenagem existente, foi constatado que durante a ocorrência de chuva, o mesmo apresenta bom funcionamento, drenando com eficiência a superfície do pavimento, e em vista disso foi optado pela manutenção do mesmo.

#### **4 – PAVIMENTAÇÃO DA PISTA DE ROLAMENTO**

##### **PAVIMENTO EXISTENTE**

Como vimos anteriormente, o trecho da via pública já apresenta pavimentação asfáltica, cujo pavimento foi executado em duas camadas, onde a primeira é composta pela reperfilagem, contemplando a largura total da rua de 11,00 metros, e a segunda constituída pela capa de rolamento, com largura de 7,00 metros.

O revestimento asfáltico é antigo e apresenta desgaste natural pelo uso, além de apresentar vários remendos provenientes de consertos da rede de água.

##### **RECAPEAMENTO**

O serviço proposto consiste em realizar o recapamento de toda a pista, onde inicialmente deverá ser executado o enchimento lateral dos estacionamentos, os quais apresentam um rebaixo médio de 3,5 cm, seguido de recapeamento de toda a pista.

##### **EXECUÇÃO DO PAVIMENTO**

Os meio-fios laterais existentes serão mantidos, uma vez que no geral apresentam bom alinhamento.

A pavimentação asfáltica será realizada sobre o antigo pavimento de asfalto existente e sua execução deverá seguir os passos seguintes:

Primeiramente o pavimento deverá passar por uma limpeza geral, para isso deverá ser removido todo entulho, após, varido e se necessário lavado com jato d'água de alta pressão, de modo a remover toda sujeira existente, permitindo assim, uma superfície limpa e isenta de qualquer corpo estranho.

Sobre esse pavimento limpo e seco, será realizada uma pintura de ligação nas faixas laterais que se encontram rebaixadas em relação a pista de rolamento. Tal pintura será realizada com RR-2C, onde a taxa mínima de aplicação da emulsão deverá ser de 0,50 kg / m<sup>2</sup> (meio quilograma por metro quadrado), aplicada por meio de caminhão. O material betuminoso deverá ser aplicado de maneira uniforme, sempre através de barras de aspersão. Não será permitido transitar sobre a superfície pintada.

Sobre a pintura será executada uma camada de concreto betuminoso usinado a quente (CBUQ), afim de, nivelar o pavimento destinado ao estacionamento com a pista de rolamento existente. A camada de concreto terá largura aproximada de 2,00 metros e a espessura média de 4,00 centímetros após a compactação mecânica, respeitando-se o peso da massa asfáltica prevista. A operação de compactação será realizada através da utilização de rolo metálico liso e pneumático.

Sobre a camada de concreto executada e sobre o antigo revestimento da pista, deverá ser realizada nova pintura de ligação, onde sobre a mesma, será executada a capa de concreto betuminoso usinado a quente, a qual terá a largura da pista e espessura aproximada de 3,00 centímetros após a compactação mecânica, respeitando-se o peso de massa asfáltica

contratada. Para a execução da pista de rolamento, deverá ser utilizado vibro acabadora e rolo liso e pneumático.

A superfície do pavimento pronto deverá ser uniforme, apresentar bom acabamento.

Todo o concreto betuminoso a ser empregado deverá apresentar taxa mínima de CAP-20 na composição da massa de 6,0 % (seis por cento) e ser elaborado de acordo com o ensaio Marshall (DNER ME 043).

O controle tecnológico dos materiais a serem empregados na execução da pavimentação, será de responsabilidade da Empresa Contratada para a realização dos serviços de revestimento, cujos resultados dos ensaios deverão atender as normas do DENIT.

Após a execução dos serviços, a Empresa executora deverá contratar Empresa especializada, afim de, emitir laudo técnico atestando espessura do pavimento, densidade e teor de CAP na mistura de CBUQ, conforme norma e especificação DNER/ME 83/63 e DNER/ME 117/81.

## **5 – SINALIZAÇÃO**

### **SINALIZAÇÃO HORIZONTAL**

A sinalização horizontal consiste na execução das faixas de sinalização de pedestres, pintura da faixa divisória das pistas e do estacionamento.

As faixas divisórias das pistas serão duas em linha contínua e terão largura de 12 centímetros. Já as faixas laterais destinadas à delimitação do estacionamento serão em linha tracejada e também terão a largura de 12 centímetros.

Todas as pinturas deverão ser realizadas com tinta apropriada de primeira linha, nas cores conforme a legislação, e deverão conter pelo menos 250 gramas em micro esferas de vidro tipo drop-on para cada metro quadrado de aplicação.

Os elementos constituintes da sinalização estão indicados em projeto e deverão seguir as especificações constantes no Código de Transito Brasileiro.

Ponte Serrada, SC, em 14 de março de 2016.

***Altair Fazolo***  
*Eng. Civil CREA-SC 11.810-3*