

MEMORIAL DESCRITIVO

Obra: Pavimentação Asfáltica.

Local: Rua Arthur Ambros e Analísio Bossoni, Bairro Jardim Primavera.

Município de FREDERICO WESTPHALEN-RS.

ÁREA A PAVIMENTAR: 5.146,00 m²

O presente memorial descritivo contém os procedimentos técnicos para realização dos serviços de serviços de infraestrutura e pavimentação asfáltica com concreto asfáltico (CBUQ) sobre calçamento existente e as especificações técnicas dos materiais a serem fornecidos.

Os serviços serão executados nas ruas e trechos abaixo especificados:

- Rua Arthur Ambros –TRECHO – Arthur Milani até Analísio Bossoni.
- Rua Arthur Analísio Bossoni –TRECHO – Arthur Ambros até Ervino Anuscher.

1 -Serviços iniciais:

Instalação da placa de obra e sinalização da obra.

2 – Limpeza e preparo da superfície:

2.1 - Remoção do material solto.

A pista deverá ser vigorosamente limpa, com a remoção do material que se encontra solto ou prestes a se soltar, com o uso de vassouras, enxadas, pás e carrinhos de mão, e depositado em local previamente definido pela fiscalização.

2.4 - Lavagem da Pista:

A pista deverá ser lavada com o uso de jato de água, de forma a remover todo o material pulverulento existente sobre a mesma, o qual deverá ser recolhido em carrinho de mão.

2.5 – Preenchimento com brita graduada

Nos locais onde há buracos e desníveis acentuados e valas abertas, deverá ser regularizado com brita graduada (Brita Nº1 e Pedrisco) antes de receber os serviços de pintura de ligação.



3 – Drenagem:

3.1 – Escavação de vala

As valas deverão ser escavadas com uso de escavadeira hidráulica respeitando o traçado conforme projeto de drenagem.

3.2 - Construção dos Bueiros

Os bueiros deverão ser executados em alvenaria e revestidos com argamassa de cimento e areia 1:3 com aditivo impermeabilizante e tampa de concreto e ou grade de ferro.

3.3 – Assentamento de tubulação

As tubulações deverão ser assentadas respeitando o caimento da via e executadas de forma que sejam seladas as juntas entre os tubos com uso de argamassa de cimento e areia 1:3.

4.0 – Camada de Reperfilamento:

A camada de reperfilamento tem por objetivo restabelecer as configurações geométricas iniciais da pista, como perfil longitudinal e a seção transversal. E consiste na aplicação de asfalto usinado. A fim de corrigir as irregularidades e deformações existentes no pavimento constituído de calçamento com pedras irregulares, a fim de se obter uma superfície plana para receber a camada de rolamento.

Como se trata de uma camada componente da base do pavimento, será usado o Asfalto tipo Pré-Misturado a Frio, por ser um produto que atende as especificações de base e pode ser produzido no local.

4.1 -Especificação para usinagem de Pré-misturado a Frio:

O concreto asfáltico usinado a frio é definido como sendo uma mistura flexível resultante do processamento a frio, em usina apropriada de agregado mineral e Cimento asfáltico de petróleo emulsificado, espalhada e comprimida a temperatura ambiente, sempre superior a 10°C.



4.1.1 – Materiais Asfálticos:

O material asfáltico a ser utilizado será a Emulsão RM-1C, que deverá satisfazer as exigências do Instituto Brasileiro de Petróleo.

4.1.2 – Materiais Pétreos:

Os materiais pétreos ou agregados deverão ser constituídos de pedra britada (brita nº 1 e Pedrisco) limpa isenta de materiais decompostos e de materiais muito finos (filler).

4.1.3 – Mistura:

A mistura consistirá na dosagem uniforme em usina da composição de 60%(sessenta por cento) de brita nº 1, 40% (quarenta por cento) de pedrisco, e 5 a 6% (seis por cento) sobre o peso da brita de Emulsão RM-1C.

4.2 – Aplicação da camada de reperfilamento:

4.2.1 – Pintura de ligação:

A pintura de ligação é realizada para promover aderência entre a camada de regularização e o calçamento existente. O ligante asfáltico a ser utilizado é a emulsão asfáltica, tipo RR-1C, numa taxa de aplicação de 0,25 a 0,5 litros/m². A distribuição do ligante deverá ser feita por carros equipados com bomba reguladora de pressão e sistema completo de aquecimento, que permitam a aplicação do material betuminoso em quantidade uniforme. As barras de distribuição deverão ser do tipo de circulação plena, com dispositivo que possibilite ajustamentos verticais e larguras variáveis de espalhamento de ligante. Os carros distribuidores deverão dispor de termômetros, em locais de fácil observação, e, ainda, um espargidor manual para tratamento de pequenas superfícies e correções localizadas.

4.2.2 – Transporte da Mistura:

O transporte da massa deverá ser executado com o uso de caminhões com caçamba fechada, metálica lisa, devidamente lubrificada com água e sabão, óleo parafínico ou solução de cal, enlonados, e com descarregamento basculhado, sendo considerado um DMT de 9 km.

A.

d

4.2.3 - Distribuição da Mistura:

A camada de rolamento consiste na aplicação de pré misturado a frio com uma espessura média de 3,00cm sobre calçamento existente. Para este serviço são previstos os seguintes equipamentos:

- Rolo compactador liso autopropelido;
- Rolo de pneus;
- Vibro - Acabadora;
- Caminhão Basculante;
- Enxada;
- Pá;

A massa asfáltica deverá ser aplicada na pista com uso de motoniveladora, nivelando a distribuição pelos pontos mais elevados da pista, e deverá ser executada somente quando a mesma se encontrar seca e o tempo não se apresentar chuvoso ou com neblina.

5 - Especificações para aplicação da Camada de Rolamento:

Esta especificação técnica define os procedimentos para a aplicação de massa asfáltica tipo CBUQ, como recapeamento sobre o asfalto existente.

5.1 – Pintura de ligação sobre a regularização:

A pintura de ligação é realizada para promover aderência entre a camada de regularização e camada de rolamento. O ligante asfáltico a ser utilizado é a emulsão asfáltica, tipo RR-1C, numa taxa de aplicação de 0,25 a 0,5 litros/m². A distribuição do ligante deverá ser feita por carros equipados com bomba reguladora de pressão e sistema completo de aquecimento, que permitam a aplicação do material betuminoso em quantidade uniforme. As barras de distribuição deverão ser do tipo de circulação plena, com dispositivo que possibilite ajustamentos verticais e larguras variáveis de espalhamento de ligante. Os carros distribuidores deverão dispor de termômetros, em locais de fácil observação, e, ainda, um espargidor manual para tratamento de pequenas superfícies e correções localizadas.

A

A

5.2 - Camada de rolamento em CBUQ

A camada de rolamento consiste na aplicação de concreto asfáltico com uma espessura constante de 3,00cm sobre a camada existente. Para este serviço são previstos os seguintes equipamentos: rolo compactador liso autopropelido, 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 logo seja distribuída à massa asfáltica. 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 de compactação, pode-se liberar para o trânsito, desde que a massa asfáltica já tenha resfriado e exista liberação da fiscalização.

5.3 – Especificações para usinagem de CBUQ:

O concreto asfáltico é definido como sendo uma mistura flexível, resultante do processamento a quente, em uma usina apropriada de agregado mineral graduado e cimento asfáltico de petróleo, espalhada e comprimida a quente.

5.3.1 - Materiais Asfálticos:

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.

5.3.2 - Materiais Pétreos:

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 matéria orgânica, e ser constituídos de fragmentos são e duráveis.



5.3.3- Mistura:

A mistura asfáltica consistirá em uma mistura uniforme de agregados e cimento asfáltico do tipo CAP-50/70, de maneira a satisfazer os requisitos a seguir especificados:

- a) As misturas para o concreto asfáltico, projetadas pelo método Marshal, não devem apresentar variações na granulometria maiores que as especificadas no projeto. A uniformidade de distribuição do ligante asfáltico na massa será determinada pelo ensaio de extração de betume, devendo a variação do teor de asfalto ficar dentro da tolerância de + ou - 0,3, do especificado no projeto da massa asfáltica;
- b) O concreto asfáltico deve ser misturado em uma usina fixa ou móvel, gravimétrica ou volumétrica, convencional ou tipo "drum mixer" de contra-fluxo;
- c) A mistura de agregados para o concreto asfáltico deverá estar dentro dos limites estabelecidos abaixo:

COMPOSIÇÃO GRANULOMÉTRICA		
ESPESSURA DA CAMADA = 3,00 cm		
PENEIRAS	PERCENTAGEM QUE PASSA EM PESO	
3/4"	100	100
1/2"	100	100
3/8"	80	100
4	55	75
8	35	50
30	18	29
50	13	23
100	8	16
200	4	10

St,

5.3.4 – Controle:

A empresa vencedora da licitação deverá manter na usina, um laboratório de asfalto dotado de todo o instrumental necessário e equipe especializada, com a finalidade de proceder todos os ensaios necessários, conforme determinado a seguir:

O controle de qualidade da massa asfáltica será realizado através de principalmente dois ensaios que são:

- a) Um ensaio de extração de betume por dia de usinagem, de amostras coletadas na usina ou nos caminhões transportadores. A percentagem de ligante poderá variar de + ou - 0,3 da fixada no projeto da massa asfáltica;
- b) Um ensaio de granulometria da mistura de agregados resultantes do ensaio de extração por dia. A curva granulométrica deverá manter-se contínua, enquadrando-se dentro das tolerâncias especificadas no item 3.0 desta especificação técnica.
- c) Ensaio de Extração de corpos de prova(no mínimo 5 CP's), visando comprovação de espessura, densidade e grau de compactação da camada de concreto asfáltico usinado a quente.

5.4 – Transporte de Massa.

O transporte da massa deverá ser executado com o uso de caminhões com caçamba fechada, metálica lisa, devidamente lubrificada com água e sabão, óleo parafínico ou solução de cal, enlonados, e com descarregamento basculado. É importante que a caçamba tenham bom isolamento térmico a fim de impedir que a massa asfáltica perca temperatura durante a viagem, sendo necessário que seja mantida a temperatura de aplicação determinada pela relação "temperatura-viscosidade" que não deve ser inferior a 120°C e nem superior a 175°C.

6.0 – Sinalização:

6.1-Sinalização Vertical:

Serão Instaladas, nos locais indicados em projeto, Placas de Metal, com poste de ferro galvanizado de $\varnothing 50\text{mm}$, indicando nome das ruas e Placas de sinalização regulamentar.



6.2-Sinalização Horizontal:

Serão demarcadas com tinta retrorrefletiva a base de resina acrílica com micro esferas de vidro, nos locais indicados em projeto, as faixas de segurança para travessia de pedestres, na cor branca para a faixa de pedestres e, na cor amarela na faixa de limite de parada.

A demarcação do meio da via deverá ser executado com tinta retrorrefletiva a base de resina acrílica com micro esferas de vidro, pontilhada e na cor amarela.

6.3-Pintura dos Meio-Fios:

Todos os meio-fios receberão pintura com tinta b. acrílica emuls. água, na cor branca e amarela no caso de esquinas.

7.0-Acessibilidades:

Deverão ser construídas as rampas de acesso ao passeio público, em todas as faixas de segurança, em ambos os lados da rua, conforme indicados em projeto.

A obra implica no rebaixamento do meio fio até o nivelamento com a pista, e a execução de rampa com no mínimo 40 cm de extensão concordando com o nível do passeio, com inclinação máxima de 8%.

Será executada com concreto com espessura mínima de 7 cm com acabamento reguado.



Prefeito Municipal
José Alberto Panosso

Frederico Westphalen, 23 de Abril de 2019.



Resp. Técnico:
Sergio Antônio Grassi