

## MEMORIAL DESCRITIVO

# PAVIMENTAÇÃO ASFÁLTICA

### AVENIDA BEIRA MAR TRECHO 02

**ÁREA 2.610,46m<sup>2</sup>**  
**Extensão: 252,48 m**

**BAIRRO PAQUERE, DISTRITO DE MORRO DOS CONVENTOS  
ARARANGUÁ-SC**

## **PROJETO: PAVIMENTAÇÃO ASFALTICA, DRENAGEM PLUVIAL E SINALIZAÇÃO**

### **MEMORIAL DESCRITIVO**

O presente memorial tem por objetivo, descrever e identificar as atividades a serem desenvolvidas na pavimentação asfáltica, drenagem pluvial, passeio e sinalização no Bairro Paiquere, Distrito de Morro dos Conventos em Araranguá SC.

#### **1 – DRENAGEM PLUVIAL**

As obras de drenagem serão edificadas antes da Pavimentação e constarão da coleta, condução e destinação das águas pluviais, através de galerias com diâmetro definido no projeto.

O sistema de esgoto pluvial destina-se a dar pronto escoamento à água de chuva que cai nas vias públicas, ou que a elas chegam através dos coletores prediais. Assim, evita-se a destruição de bens materiais, a dificuldade de locomoção de veículos e pedestres e o perigo de transmissão de moléstias.

Para que essa, receba convenientemente a água que escoar, é necessária que as ruas além de pavimentadas, possuam secção transversal com abaulamento (convexo), representado por uma parábola, cuja flecha é de 1/65 de largura de Pavimentação, e declividade longitudinal por menor que seja.

**1.1 - Locação:** O trabalho de abertura de valas tem início com a locação. Deverá ser feita a locação da tubulação, levando-se em conta pontos importantes do projeto, tais como poços de visita, encontros de condutos, variações de declividade e cada estaca será marcada a cota do terreno e a profundidade da escavação necessária baseado no projeto.

**1.2 - Escavação:** Será feita através de equipamentos apropriados para maior rapidez no andamento das obras. O sentido normal da escavação será sempre de jusante para montante.

**1.3 - A instalação do sistema de drenagem pluvial e da tubulação no fundo da vala é feita na seguinte seqüência:**

- A largura da vala e profundidade mínima deve respeitar sempre o recobrimento mínimo dos tubos de 60 cm.

- Colocação de tubos em um determinado alinhamento, e com certa declividade, em obediência ao projeto, de modo que fique entre si devidamente encaixados.

- A profundidade da tubulação será de no mínimo: 100 cm para tubos de d= 30 cm e 40cm de 120 cm para tubos de d=60 cm e assim sucessivamente. O recobrimento mínimo dos tubos deverá ser de 60cm.

- Deverá ser rejuntada as juntas com argamassa no traço 1:3 (cimento e areia) para garantir a fixação entre os tubos.

- Caixa de ligação: As caixas de ligações são utilizadas para fazer a ligação dos tubos das bocas de lobo para a canalização da galeria principal. Sua função é similar a do balcão dos poços de visitas, e se diferenciam destes, por não serem visitáveis (ausência de chaminé). Foi considerado uma altura média de 140cm para o consumo de materiais da construção.

- Boca de Lobo: São colocados em ambos os lados da rua, quando a saturação de sarjeta o requerer, ou quando forem ultrapassadas as suas capacidades de engolimento. Será locada nos pontos mais baixos das quadras, e em pontos pouco a montante de cada faixa de cruzamento usada pelos pedestres, junto às esquinas.

As bocas de lobo serão executadas com dimensões que se possa ter acesso à tubulação para ser realizada a limpeza quando necessária. Como será utilizado sistema de drenagem sem poços de visita, a manutenção será feita pelas bocas de lobo, sendo que estas deverão ser executadas com as dimensões especificadas.

- As bocas de lobo e caixas de ligação serão construídas em alvenaria de blocos de concreto maciço e revestidos com argamassa não regularizada, no traço 1:3:2 (cimento, areia fina e cal hidratada). As tampas das bocas de lobo e caixas de ligação serão construídas em concreto armado com dimensões especificadas no projeto, e no fundo será regularizado com um lastro de concreto magro (traço 4:1). Foi considerado uma altura média de 120cm para o consumo de materiais da construção.

OBS.: Deverá obedecer rigorosamente o projeto.

**1.4 – Reaterro:** A reposição da terra na vala deverá ser executada da seguinte maneira: - Inicialmente deverá ser colocado material de granulometria fina de cada lado da canalização, o qual irá sendo cuidadosamente apiloado. Será conveniente tomar precauções de compactar todo solo até cerca de 60 cm acima do tubo, fazendo-se sempre esta compactação lateralmente ao tubo. Depois de 60 cm a terra será compactada em camadas de no máximo 20 cm.

O material de aterro será o mesmo da escavação das valas, e o material que sobrar, servirá para fazer os passeios bem como o aterro do meio fio.

## 2-PAVIMENTAÇÃO

### **2.1 - TRABALHOS PRELIMINARES e TERRAPLENAGEM**

Fazer uma limpeza e desmatamento do terreno nas laterais da pista na largura total da pista 10,00m + saias.

Como todos os outros tipos de pavimentação, a execução deve começar pelos serviços de terraplanagem, que poderá ser feita com moto niveladora e escavadeiras.

Inicialmente será feita a marcação da terraplenagem conforme o projeto, para em seguida serem executados os serviços.

Após a demarcação da terraplanagem proceder a limpeza da rua e remoção dos solos de baixa qualidade, após escavado aterrar com areia e compactar.

O subleito será feito com uma camada de sub-base (macadame seco) de **15cm, sendo que deverá ser executada forro de pé de pedra, e para preenchimento de vazios outra camada de pó de pedra, conforme descrição do serviço de sub base**, seguido da compactação com rolo compactador.

Concluída a execução da Sub base, iniciar ao longo de todo o comprimento da rua, uma camada Base de brita graduada Simples com **10cm** de espessura, de acordo com as especificações do projeto, seguido de compactação.

A compressão deverá iniciar-se nos bordos, e prosseguir para o centro, devendo cada passada do compressor cobrir, pelo menos, metade da faixa coberta na passada anterior. Nas zonas onde é impossível passar-se o compressor, a compressão deverá ser executada com soquetes manuais ou mecânicos. Nas curvas, a compressão deverá começar no bordo interno e progredir até o bordo externo.

Terminada a compressão, o acabamento deverá ser verificado por meio de réguas, devendo as saliências e reentrâncias a ser corrigidas.

Sobre o subleito preparado, não será permitido trânsito, devendo compactar e em seguida executar a base e a pavimentação o mais rápido possível, para evitar danos por chuvas.

Sobre a base preparada, não será permitido trânsito, devendo compactar e em seguida executar a imprimação com CM-30 com taxa de 1,0L/m<sup>2</sup> e executar a pavimentação o mais rápido possível, para evitar danos por chuvas.

A pavimentação será executada com CBUQ, com **4cm** de espessura.

## 2.2- PAVIMENTAÇÃO ASFÁLTICA

Deveram ser aplicados sobre a base imprimação com CM-30 com taxa de 1,0L/m<sup>2</sup>.

Quando a superfície do pavimento apresentar sulcos, panelas ou desagregações, a causa dessas irregularidades deve ser investigada por meio de estudo de infra-estrutura do pavimento existente e as reparações devem ser procedidas antes da regularização das ondulações ou desníveis verificados.

Quando a base estiver pronta, deverá ser aplicada sobre ela uma pintura de imprimação com CM-30 com taxa de 1,0L/m<sup>2</sup>. após, uma pintura de ligação com emulsão asfáltica RR-2C numa taxa de 0,5 l/m<sup>2</sup>. A distribuição do material betuminoso deverá ser feita sob pressão nos limites de temperatura de aplicação especificados. Deverá ser feita nova aplicação do material betuminoso com o distribuidor manual nos lugares onde houver deficiência dele. Depois de aplicada, a pintura deverá permanecer em repouso, até que seque e endureça suficientemente para receber a próxima camada.

O serviço de pavimentação, será executado numa espessura média de **4,0cm** com CBUQ (densidade de 2500Kg/m<sup>3</sup>).

O agregado deverá consistir de pedra britada, de fragmentos angulares, limpos, duros, tenazes e isentos de fragmentos moles ou alterados, de fácil desintegração. Deverá apresentar boa adesividade. A mistura de agregados para a regularização deverá obedecer a seguinte faixa granulométrica composta de brita no. 2,1 e pó de pedra:

Peneira - ASTM	MM	% que passa
1"	25,4	100
3/4"	19,1	75 - 100
1/2"	12,7	-
3/8"	9,52	45 - 70
n°. 4	4,76	30 - 50
n°. 1	2,0	20 - 35
n°. 40	0,42	10 - 20
n°. 80	0,177	2 - 8
n°. 200	0,074	0

Pelo menos metade da fração que passa na peneira de 0,074mm deverá ser constituída de Filler calcário.

Para a execução do Concreto Betuminoso Usinado a Quente (CBUQ) será utilizado Cimento Asfáltico de Petróleo CAP-50/70, **faixa C**. A mistura deverá deixar a usina a uma temperatura de no máximo 150 °C e chegar ao local da obra a uma temperatura não inferior a 120 °C. O transporte será feito em caminhões providos de caçamba metálica com uso de coberturas de lona para proteção da mistura.

O transporte será feito em caminhões providos de caçamba metálica com uso de coberturas de lona para proteção da mistura.

A distribuição do CBUQ não deverá ser iniciada ou deverá ser interrompida, quando as condições atmosféricas reinantes forem desfavoráveis por haver riscos de ocorrer, antes da ruptura da emulsão asfáltica, a lavagem de mistura, por águas pluviais. Não será permitido, também, quando a temperatura ambiente estiver abaixo de 10°C. A determinação da temperatura ambiente deverá ser feita na sombra e longe de aquecimento artificial.

A rolagem deverá ser iniciada à temperatura de 120°C e encerrada sem que a temperatura caia abaixo de 80 °C.

A rolagem deveser iniciada nas bordas e progredir longitudinalmente para o centro, de modo que os rolos cubram uniformemente em cada passada, pelo menos a metade da largura de seu rastro de passagem anterior. Nas curvas a rolagem deverá progredir do lado mais baixo para o mais alto, paralelamente ao eixo da guia e nas mesmas condições de recobrimento do rastro.

Os compressores não poderão fazer manobras sobre camadas que estejam sofrendo rolagem. A compressão requerida nos lugares inacessíveis aos compressores será executada por meio de soquete manual.

As depressões ou saliências que apareçam depois da rolagem deverão ser corrigidas pelo afrouxamento, regularização e compressão da mistura até que a mesma adquira densidade igual à do material circunjacente.

### **2.3– ASSENTAMENTOS DE MEIOS-FIOS**

O meio fio será de concreto pré-moldado com as dimensões de 0,30 x 1,00 x 0,15 x 0,12 (altura, comprimento, espessura respectivamente), e serão pré-fabricados com resistência igual ou maior a **20MPa**.

Deverá ser aberta uma vala para o assentamento das guias ao longo do bordo do subleito preparado, obedecendo ao alinhamento, perfil e dimensões estabelecidas no projeto. O fundo da vala deverá ser regularizado e em seguida apiloado. Para corrigir o recalque produzido pelo apiloamento, será colocada no fundo da vala uma camada do próprio material escavado, que será, por sua vez, apiloado, a assim por diante, até chegar ao nível desejado.

As guias serão assentadas com a face que não apresentam falhas nem depressões para cima, de tal forma que assuma o alinhamento e o nível do projeto.

O material escavado da vala deverá ser repostado ao lado da guia, e apiloado, logo que fique concluído o assentamento das guias.

### **2.4– COLOCAÇÕES DAS LINHAS DE REFERÊNCIAS**

Ao longo do eixo da pista cravam-se ponteiros, com afastamento máximo entre si de 10m. Nestes ponteiros, marca-se, então, com giz, usando-se uma régua e nível de pedreiro, uma cota tal que, referida ao nível da guia, dê a seção transversal correspondente ao abaulamento estabelecido pelo projeto. Em seguida estende-se um cordel pela marca do giz, de ponteiro a ponteiro, e um ao outro de cada ponteiro as guias, normalmente ao eixo da pista. Entre o eixo e a guia, outros cordéis devem ser distendidos, sobre os cordéis transversais, com espaçamento, não superiores a 2,50m.

Terminada a colocação dos cordéis, inicia-se o assentamento das lajotas tipo sextavada.

### **3 - PASSEIOS**

Para executar a pavimentação da calçada com piso de concreto deverá ser inicialmente removido todo material orgânico e efetuada uma regularização, com aterro livre de material orgânico. Na execução, efetuar a compactação do aterro para assentamento e a colocação de lona preta 150 micras. A largura da calçada deve ser seguida conforme orientação do projeto de passeio. Efetuar o nivelamento do concreto, sem imperfeições que causem inconformidades ao transitar. Instalar o piso tátil conforme projeto e orientação da fiscalização, e considerando pisos podotáteis guias e alertas de **(33x33)**cm.

Deverá ser realizada a colocação da armadura ferro 5.0 c/10 nas direções X e Y e após a finalização, a realização de juntas no concreto a cada 5 metros.

### **4 – CONTROLE**

O controle compreende a observância das tolerâncias na execução, à inspeção e os critérios para a aceitação e a rejeição.

#### **4-1– TOLERÂNCIAS DE EXECUÇÃO**

##### **– TOLERÂNCIAS GEOMÉTRICAS**

###### **ESPESSURA**

Será medida a espessura pelo nivelamento da superfície, antes e depois da conclusão do pavimento.

###### **ACABAMENTO DA SUPERFÍCIE**

Durante a execução, deverá ser feito o controle de acabamento da superfície do revestimento, com auxílio de duas réguas, uma de 3.00m e outra de 0.90m, colocadas em ângulo reto. A variação da superfície, entre dois pontos quaisquer de contato, não deve exceder a 5 mm, quando verificada com qualquer uma das réguas.

#### **4.2– INSPEÇÃO**

##### **– PRINCÍPIOS DE INSPEÇÃO**

A execução os serviços de Pavimentação asfáltica deve ser inspecionada nas suas diferentes fases, verificando o disposto na norma, devendo-se dedicar especial atenção ao que segue:

- a) Recepção dos materiais e / ou produtos
- b) Condições de armazenamento dos materiais e componentes;
- c) Conformação geométrica (plano-altimétrico)
- d) Compactação;
- e) Acabamento;

#### **4.3 CONTROLE GEOMÉTRICO DA EXECUÇÃO**

Deverá ser executado nivelamento geométrico de pontos afastados entre si de no máximo 5m.

O controle do acabamento da superfície será executado entre pontos nivelados conforme, item 3.1.1 (acabamento de superfície).

#### **4.4- ACEITAÇÃO E REJEIÇÃO**

O serviço de Execução de Pavimentação asfáltica, assim como a pavimentação do passeio, deve ser aceito se atender as prescrições deste memorial e do projeto.

Em caso contrário, o serviço de Execução será rejeitado.

Qualquer detalhe incorreto ou mal executado deve ser corrigido.

Qualquer reparo executado deve ser submetido novamente à inspeção por parte da Fiscalização.

#### **4.5- ENSAIOS DE CONTROLE TECNOLÓGICO**

Apresentar os laudos dos ensaios de acordo com as especificações constantes na norma técnica **NORMA DNIT 031/2006**

### **5 – MEDIÇÃO**

Os serviços de Execução de Pavimentação asfáltica, assim como na pavimentação dos passeios, serão medidos pela área em metros quadrados, segundo a seção transversal do projeto, desde que atendido o que prescreve o item 4.

### **6 - SINALIZAÇÕES VERTICAIS**

É um subsistema da sinalização viária, que se utiliza de placas, onde o meio de comunicação (sinal) está na posição vertical, fixado ao lado ou suspenso sobre a pista, transmitindo mensagens de caráter permanente e, eventualmente, variáveis, mediante símbolos e/ou legendas pré-reconhecidas e legalmente instituídas. As placas, classificadas de acordo com as suas funções, são agrupadas em um dos seguintes tipos de sinalização vertical:

- Sinalização de Regulamentação;
- Sinalização de Advertência;

#### **6.1 - SINALIZAÇÃO DE REGULAMENTAÇÃO**

Tem por finalidade informar aos usuários das condições, proibições, obrigações ou restrições no uso das vias. Suas mensagens são imperativas e seu desrespeito constitui infração.

##### **Forma e cores**

A forma padrão do sinal de regulamentação é a circular, nas seguintes cores:

Cores

Constituem exceção quanto a forma, os sinais "Parada Obrigatória" - R-1 e "Dê a Preferência" - R-2, com as seguintes características:

Cores:

Fundo: Vermelho

Letras: Brancas

Orla Interna: Branca

Orla Externa: Vermelha

Cores:

Fundo: Vermelho

Letras: Brancas

R-1



R-2



### **Dimensões**

As dimensões serão aquelas indicadas em prancha própria, podendo mudar para valores maiores até o limite da lei acima.

## **6.2 - SINALIZAÇÕES DE ADVERTÊNCIA**

Tem por finalidade alertar aos usuários da via para condições potencialmente perigosas, indicando sua natureza. Suas mensagens possuem caráter de recomendação.

### **Forma e cores**

A forma padrão do sinal de advertência é quadrada, devendo uma das diagonais ficar na posição vertical, nas seguintes cores:



Cores:

Fundo: Amarelo.

Orla Interna: Preta.

Orla Externa: Amarela.

Símbolo e/ou Legenda: Pretos.

### **6.2.1 - CONSIDERAÇÕES**

Qualquer modificação no projeto terá que ter prévia aprovação do projetista.

Todos os serviços e materiais executados na obra deverão estar em conformidade com as Normas da ABNT e normas locais.

Na entrega da obra, será procedida cuidadosa verificação, por parte da Fiscalização, das perfeitas condições de funcionamento e segurança de todas as ruas.

Toda obra deverá ser entregue em perfeito estado de limpeza e conservação.

Todo entulho deverá ser removido pela empreiteira.

## **7 – QUANTITATIVOS**

Os quantitativos deverão ser seguidos através da planilha orçamentária e do projeto.

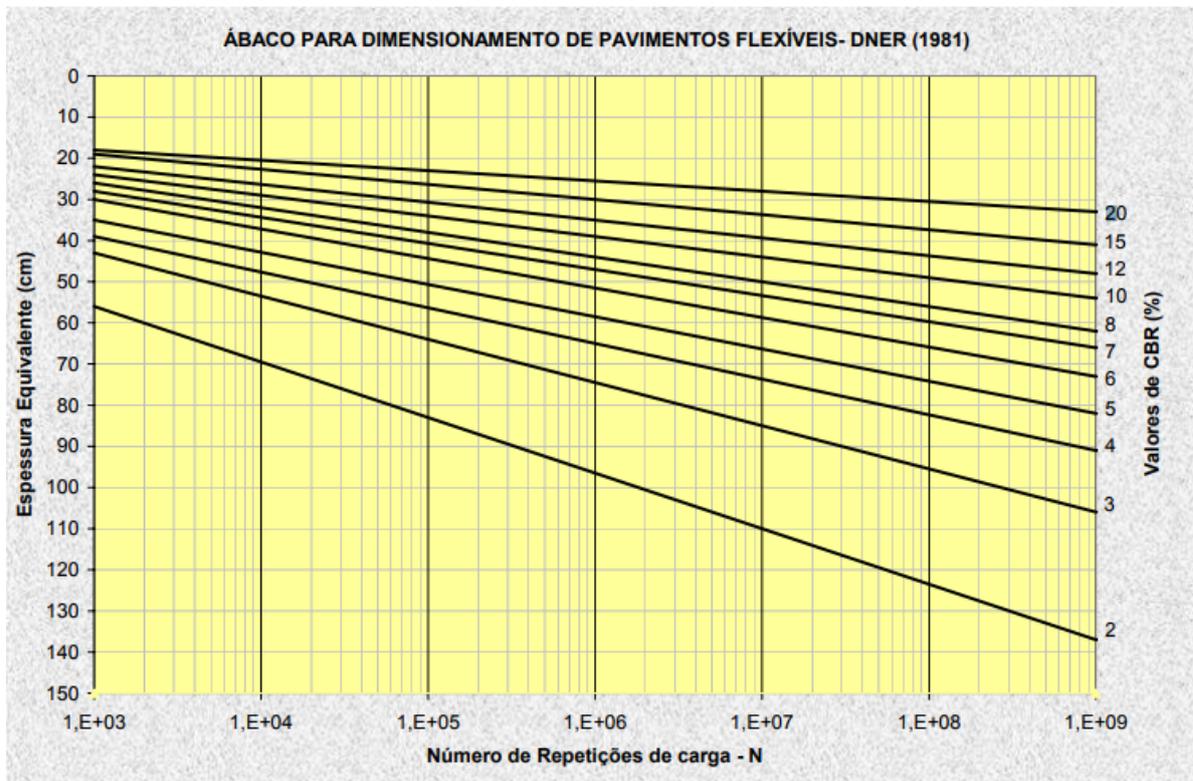
## **8 – MEMORIA DE CÁLCULO DO PAVIMENTO**

### **PAVIMENTAÇÃO COM CBUQ**

Foram adotados os seguintes dados para o dimensionamento do pavimento:

**Determinação do número N:**

Dados para obtenção do número N de acordo com o tipo de tráfego:



FUNÇÃO PREDOMINANTE	TRAFEGO PREVISTO	VIDA PROJETO (ANOS)	VOLUME INICIAL DA FAIXA MAIS CARREGADA		N	N médio
			VEICULO LEVE	CAMINHÃO E ONIBUS		
Via Local Residencial com Passagem	LEVE	05	100 A 400	4 a 20	$2,7 \times 10^4$ a $1,4 \times 10^5$	$8,3 \times 10^4$
Via Coletora Secundária	MÉDIO	05	401 A 1500	21 a 100	$1,4 \times 10^5$ a $6,8 \times 10^5$	$4 \times 10^5$

Tendo em vista que existe um tráfego **MÉDIO** neste pavimento e, vida útil de no mínimo de 5 anos até 20, consideramos:

$$N=4,0.10^5$$

Para sabermos a espessura do pavimento, é necessário conhecer o valor de CBR do sub leito onde será utilizado como a fundação das camadas.

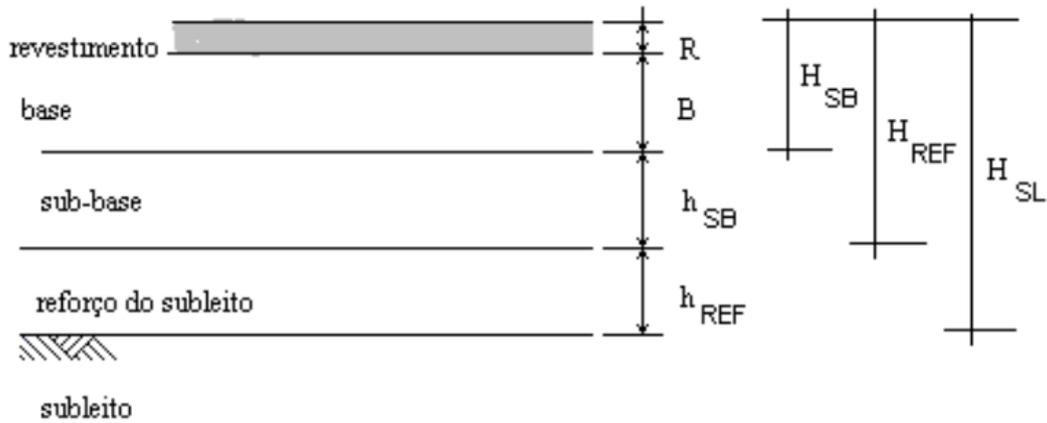
Então, para o Subleito desta pavimentação, de acordo com o material obtido “in loco”, adotou-se:

**CBRm AVENIDA BEIRA MAR trecho 02= 12,00%**

**CBR sub leito = 12,00%**

**Heq=Hsl = 32 cm**

**Considerando para a espessura Heq, o coeficiente estrutural K=1 da BGS.**



**Equações**

a)- $RK_R + Bk_B \geq H_{20}$  ->(Eq - 01)

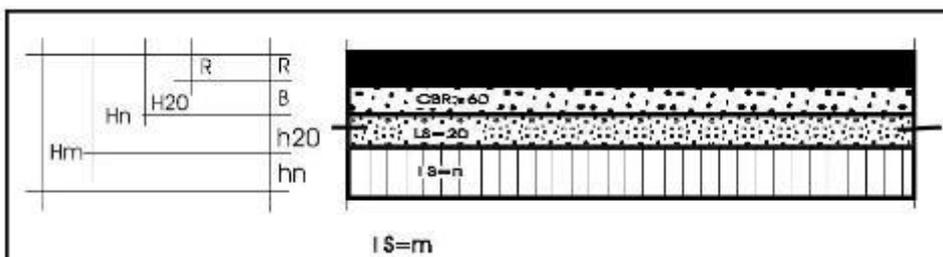
<b>Camada</b>	<b>Espessura (cm)</b>	<b>Coeficiente de equivalência estrutural – (K)</b>
Revestimento	R	K <sub>R</sub>
Base	H	K <sub>B</sub>
Sub-base	H <sub>20</sub>	K <sub>S</sub>
Reforço de subleito	h <sub>r</sub>	K <sub>REF</sub>

b)- $RK_R + Bk_B + h_{20} \geq H_n$  ->(Eq - 02)

c)- $RK_R + Bk_B + h_{20} * K_s + h_n * K_{REF} \geq H_M$  ->(Eq - 03)

**Valores de Remfunção de N**

N	R <sub>min</sub> - (cm)	Tipo de revestimento
Até 10 <sup>6</sup>	2,5 a 3,00	Tratamento Superficial
De 10 <sup>6</sup> a 5*10 <sup>6</sup>	5,0	Revestimento betuminoso
5 *10 <sup>6</sup> a 10 <sup>7</sup>	5,0	Concreto betuminoso
e 10 <sup>7</sup> a 5*10 <sup>7</sup>	7,5	Concreto betuminoso
Mais de 5*10 <sup>7</sup>	10,0	Concreto betuminoso



De acordo com os parâmetros, seguimos com as fórmulas para obtenção das espessuras dos pavimentos:

\*Não foi considerado reforço de subleito.

#### Coefficientes de equivalência estrutural

CAMADA DO PAVIMENTO	COEFICIENTE ESTRUTURAL (K)
Base ou Revestimento de Concreto Asfáltico	2,00
Base ou Revestimento de Concreto Magro/Compactado com Rolo	2,00
Base ou Revestimento de Pré-Misturado a Quente, de Graduação Densa / Binder	1,80
Base ou Revestimento de Pré-Misturado a Frio, de Graduação Densa	1,40
Base ou Revestimento Asfáltico por Penetração	1,20
Paralelepípedos	1,00
Base de Brita Graduada Simples, Macadame Hidráulico e Estabilizadas Granulometricamente	1,00
Sub-bases Granulares ou Estabilizadas com Aditivos	≤ 1,00
Reforço do Subleito	≤ 1,00
Base de Solo-Cimento ou BGTC, com resistência à compressão aos 7 dias, superior a 4,5 MPa	1,70
Base de BGTC, com resistência à compressão aos 7 dias, entre 2,8 e 4,5 MPa	1,40
Base de Solo-Cimento, com resistência à compressão aos 7 dias, menor que 2,8 e maior ou igual a 2,1 MPa	1,20
Base de Solo melhorado com Cimento, com resistência à compressão aos 7 dias, menor que 2,1 MPa	1,00

Para o Revestimento em CBUQ:

**K = 2,00**

**R = 4,00 cm**

$$\text{a) } RK_R + Bk_B \geq H_{20} \quad (\text{Eq} - 01)$$

$$\text{b) } RK_R + Bk_B + h_{20}K_{sb} \geq H_n \quad (\text{Eq} - 02)$$

$$\text{c) } RK_R + Bk_B + h_{20} * K_s + h_n * K_{REF} \geq H_M \quad (\text{Eq} - 03)$$

Pelo Ábaco,

**H<sub>n</sub> = 32cm; CBR=12,00%**

**; K=1**

A Sub-Base Utilizada deverá ser necessariamente com CBR/IS no mínimo de 20%.  
Com os dados, obtemos a altura equivalente pelo ábaco no valor de 22cm.

**H<sub>20</sub> = H<sub>sb</sub> = 22 cm**

**K<sub>b</sub> = 1,00**

**K<sub>sb</sub> = 1,00**

$$\text{a. } 4,2,00 + H_b \cdot 1,00 \geq 21$$

$$22 - 8 = HB$$

$$HB = 13\text{cm}$$

$$\text{b. } 4,2,00 + 13 \cdot 1,00 + H_{20} \cdot 1,00 + 1,00 \cdot 0 \geq 32$$

$$32 - 14 - 8 - 0 = H_{20}$$

$$H_{20} = 10\text{cm.}$$

adotamos para Base=10cm e para Sub base=13cm, considerando k=1 para camadas granulares.

Eng<sup>o</sup> Responsável:

---

*Guilherme Boeira Michels*  
*Eng. Civil Crea/sc 117049-3 / Port. 2615/2021*  
*Departamento de Estudos e Projetos Urbanísticos*  
*Planejamento Urbano, Indústria e Comércio*