



MEMORIAL DESCRITIVO

1) OBJETO:

REABERTURA COM CASCALHAMENTO DE ESTRADA VICINAIS NA LOCALIDADE RIO DO TIGRE, STA MARIA DO OESTE. 30KM

2) MODALIDADE DOS SERVIÇOS;

- Escarificação, Patrolamento e conformação de todo leito da estrada, com limpeza vegetal nas laterais e correção no abaulamento e compactação do subleito;
- Corte dos aclives acentuados e dos barrancos laterais onde forem necessários alargamento;
- Aberturas de sangradouros e caixas de retenção nos pontos onde se fazem necessários;
- Corte de material (macadame) de jazidas existentes na região num raio de 5 km das estradas;
- Revestimento primário com espessura de 10 cm em extensão da estrada com compactação com rolo compressor, numa faixa de rodagem de 6 metros.

3) FORMA DE EXECUÇÃO:

Os serviços serão executados com equipamentos terceirizados, com as especificações em anexo.

4) METAS:

Recuperar e Criar malhas viárias municipais que se encontram completamente deterioradas pelas chuvas, matas, possuindo trechos intransitáveis, necessitando a recuperação imediata devido a região possuir atividades agrícola, agropecuária e servir de via para transporte escolar.

5) PRAZO DE EXECUÇÃO:

O prazo para execução é de 3 meses após a assinatura do contrato.

6) METODOLOGIA DE EXECUÇÃO:

6.1- Nivelamento do eixo da estrada:

O nivelamento do eixo da estrada será regularizado, escarificado e compactado ficando em condições de receber o revestimento primário, não necessitando de projeto de implantação com cálculos de serviços topográficos. Os serviços a serem executados são de melhorias de estradas já em uso.

6.2- Terraplanagem:

Como pressuposto inicial, deverá ser admitido que a construção da estrada será de modo que todos os materiais satisfatórios encontrados na escavação dos cortes da regularização sejam aproveitados para aterros no leito da estrada.



A insuficiência de materiais adequados provenientes de alargamentos dos cortes obriga à recorrência de materiais de empréstimo laterais ou de jazidas pré-determinadas para construção de aterros.

Por uma questão de estética, os alargamentos e os empréstimos laterais deverão ser feito uniformemente em longos trechos, em vez de serem intermitentes ou com dimensões variáveis, salvo quando forem convenientes alargamentos adicionais de cortes do lado interno de curvas para a distância de visibilidade.

6.3- Revestimento Primário:

Os serviços de locação e nivelamento serão executados com acompanhamento técnico.

As jazidas de materiais para revestimento primário serão estudadas em conjunto com a fiscalização, devendo ser selecionadas de maneira a oferecer a menor distância média de transporte possível e o material mais adequado.

Para que a capa de rolamento comporte-se satisfatoriamente deverá apoiar-se no sub-leito capaz de oferecer suporte continuamente estável.

Após concluído os serviços de terraplanagem, deverá ser feita regularização transversal e longitudinal do leito da estrada.

Em seguida proceder-se-á colocação na superfície do corpo estradal até uma cota de 10 cm compactado.

O material deverá ser pulverizado e umedecido e iniciada a compactação até a obtenção da completa regularização do corpo estrada.

A seção transversal acabada deverá apresentar um abaulamento de 3cm no mínimo, para propiciar a drenagem de águas pluviais.

A compactação será sempre iniciada pelas bordas com prevenção de que nas primeiras passadas, o rolo seja apoiado metade no acostamento e metade na camada de revestimento.

A compactação do aterro será executada em camadas, obedecendo aos procedimentos construtivos exigidos pela fiscalização.

6.4- Drenagem:

A drenagem superficial deve ser entendido como a remoção, controle e encaminhamento das águas lançadas diretamente sobre a superfície de rolamento e áreas adjacentes das estradas, para protegê-las de infiltrações e preservar a sua vida útil.

No propósito de garantir uma vida útil mais prolongada das estradas, deverão ser realizados serviços de drenagem superficial do corpo estradal, de forma a não permitir a permanência de águas pluviais no leito das plataformas estradais.

O corte das valetas deverão ser executadas seguindo orientação técnica e, serão construídas do lado de montante convergindo para a boca dos bueiros ou dos drenos superficiais da estrada, ou até as caixas de retenção de águas.

As caixas de retenção terão dimensões não inferior a 3x4x2 metros.

As valetas serão construídas com inclinação de 3%, 1x1,50 e comprimento necessário, voltadas para o lado externo do corpo estradal e afastadas do ponto de interseção do



PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA MARIA DO OESTE
DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA

C.N.P.J.: 95.684.544/0001-26

Rua Jose de França Pereira, nº 10 – CEP.: 85230-000

terreno natural com o plano definidor do talude, afim de evitar o carreamento de material e obstrução das valetas a serem construídas nos pés dos eventuais desmorrões. Excepcionalmente, poderão ser construídas valetas de proteção nas saias dos aterros quando o traçado da estrada percorrer boqueirão ou vale fechado e os pés dos aterros sejam 'lavados' por enxurradas.

Nos trechos de greides colados, deverão ser construídos valetas emissárias das massas líquidas provenientes do valetamento lateral (popularmente conhecida como bigodes), nos locais e escondidos definidos pela fiscalização.

Serão executados 10 bueiros de D=60cm com extensão de 8m fixados diretamente no solo e rejuntados com argamassa de cimento e areia.

7- CONSIDERAÇÕES FINAIS:

Nas estradas vicinais deverão prevalecer as características técnicas fundamentais necessárias para garantir condições de tráfego satisfatórias ou seja:

- Boa capacidade de suporte;
- Boas condições de rolamento e aderência.

Os problemas típicos à falta de suporte, devem-se à deficiências técnicas localizadas no subleito, ou na camada de reforço, ou em ambos.

Quando se buscam boas condições de rolamento e aderência, deve-se considerar como fundamental o material granular, o material argiloso, a mistura correta destes dois elementos e a sua devida compactação.

O leito da vicinal deve se manter o máximo possível próximo à superfície do terreno. Os solos superficiais, que são aqueles localizados próximos à superfície, são geralmente melhores para receberem as estradas. Principalmente por sua maior resistência à erosão. São solos também que, por sua composição granulométrica, são compactados mais facilmente. Os serviços de recuperação devem observar criteriosamente este detalhe.

Devem ser portanto serviços baseados em uma patrolagem sistemática, pois com a raspagem tem-se como consequência a remoção do solo mais resistente e compactado e a exposição do solo menos resistente.

Um bom sistema de drenagem é essencial a uma estrada. Considerando o enorme poder destrutivo que as águas têm sobre as estradas de terra, as obras de drenagem adquirem papel fundamental.

Santa Maria do Oeste, 16 de março de 2020.

Jaime Luiz de Oliveira
Eng. Civil – CREA 29087-D