



**ALAGOIA
GRANDE**
GOVERNO MUNICIPAL

SECRETARIA DA INFRAESTRUTURA

**RECAPEAMENTO ASFÁLTICO DA VIA DE LIGAÇÃO
ENTRE A RODOVIA PB-079 E O DISTRITO DE ZUMBI E
DE DIVERSAS RUAS DO POVOADO**

PROJETO TÉCNICO

MARÇO DE 2023



**RECAPEAMENTO ASFÁLTICO DA VIA DE
LIGAÇÃO ENTRE A RODOVIA PB-079 E O
DISTRITO DE ZUMBI E DE DIVERSAS RUAS DO
POVOADO**

MEMORIAL DESCRITIVO

ALAGOA GRANDE-PB
MARÇO DE 2023

1. JUSTIFICATIVA DO PROJETO

O Município de Alagoa Grande – PB, como boa parte das pequenas cidades do interior nordestino, tem nas suas vias do centro da sede uma verdadeira área de convivência, pois é nesse espaço urbano que convivem harmoniosamente as atividades econômicas (lojas comerciais e prestadores de alguns serviços), as atividades socioculturais (festa do(a) padroeiro(a), de Ano Novo, etc.), e a própria população ali residente, que ainda mantém o hábito de utilizar as praças e as calçadas como ambiente de relaxamento, apesar dos avanços da modernidade que culminaram com a socialização das redes via internet.

No Distrito de Zumbi, um povoado rural com características urbanas, também acontecem feiras, eventos, festividades etc., sendo que o acesso à localidade é feito com dificuldades, devido à irregularidade do pavimento.

Na sede do município, existem duas alternativas de trânsito importantes, que interligam os moradores da parte norte da cidade com a rodovia PB-079, em direção a João Pessoa e Campina Grande, que são as vias entre a Rua Treze de Maio e Avenida José Luís Albuquerque e entre a Rua João Pessoa e a PB-079. Essas vias, conforme já mencionado, constituem um “atalho” importante para quem reside naquela região da sede, porque o deslocamento em direção a importantes serviços e aos maiores centros urbanos se faz sem utilizar o centro da cidade, contribuindo para melhorar o trânsito do centro comercial e encurtando o trajeto.

Esse projeto tem a finalidade de implementar a melhoria da infraestrutura urbana desses locais, a partir da execução do recapeamento asfáltico sobre a pavimentação granítica existente.

Pretende-se com essa medida promover o desenvolvimento do sistema de transporte geral e o deslocamento da população pedestre, fomentando-se a economia municipal e colaborando na geração de emprego e renda, com a melhoria da qualidade das vias.

Pretende-se, portanto, recapear as vias principais do citado distrito de Zumbi, (Via de acesso da rodovia pb-079 ao distrito, Travessa Coronel Joaquim Carlos, Rua São José, Rua Manoel Antônio Justino, Rua Boa Vista, Rua José Alves de Andrade, Rua Angelina Nogueira e Rua do Campo), da travessia entre as Ruas Treze de Maio e José Luís Albuquerque (Ruas Osório Paes e José Correia de Lira) e da travessia entre as Ruas João Pessoa e Rodovia PB-079 (Ruas Martiniano Nascimento, Edgar Onofre Nóbrega e Frei Damião).

2. ESTUDOS PRELIMINARES E DIMENSIONAMENTO TÉCNICO

2.1) Estudos Preliminares:

Esses estudos foram realizados para estabelecer e assegurar as diretrizes gerais visando garantir a viabilidade técnica/econômica e a solidez do investimento.

Primeiramente foram verificados os requisitos mínimos necessários para execução do projeto, tais como:

- a) Exame das áreas objeto da intervenção;
- b) Marcos regulatórios da Prefeitura e de outros órgãos (SUDEMA, DER e ENERGISA);
- c) Levantamento planialtimétrico (curvas de níveis e perfis longitudinais).

Na realização dos exames locais, foram observadas as seguintes características:

- a) Como as vias já estão implantadas e pavimentadas em pedra granítica, não existem movimentações de terra nos pontos de tangência vertical e horizontal;
- b) Os locais estão localizados em área seca;
- c) As áreas previstas não estão situadas em regiões sujeitas à erosão acentuada;
- d) As áreas dos logradouros não estão sobre aterro com materiais sujeitos a decomposição orgânica;
- e) Possuem fácil acesso;
- f) Não há restrições por parte da Prefeitura Municipal de Alagoa Grande – PB para execução do projeto;

No que se refere às restrições do DER – Departamento de Estradas e Rodagens, a área em estudo não está inserida nas faixas de domínio ou em áreas com não permissão para pavimentação;

No que diz respeito à concessionária de fornecimento de energia elétrica local, não haverá desconformidade no alinhamento dos postes.

Será solicitada manifestação da Superintendência de Administração do Meio Ambiente – SUDEMA, embasada na Deliberação nº 3620, Sistema Estadual de Licenciamento de Atividades Poluidoras - SELAP - Norma Administrativa NA – 126 Procedimentos Para Dispensa de Licenciamento Ambiental do Copam - Conselho de Proteção Ambiental, aprovada na 577ª Reunião Ordinária de 24.03.2015, publicada no DOE-PB em 25.03.2015, que caracteriza dispensa do licenciamento ambiental para pavimentação e drenagem de vias públicas em áreas urbanas.

2.2) Dimensionamento Técnico:

3.2.1) Capeamento:

3.2.1.1) Reperfilamento da seção com binder:

O reperfilamento com binder é o serviço executado com camada asfáltica de graduação fina e que tem a função de corrigir deformações ocorrentes na superfície de um antigo revestimento e, simultaneamente, promover a selagem de fissuras existentes. O reperfilamento será executado com espessura conforme projeto específico, após a aplicação da pintura de ligação, de acordo com a metodologia construtiva usualmente empregada nas obras do DNIT. Na execução desta etapa, será obedecida a sequência executiva descrita a seguir para o CBUQ, em tudo que lhe for aplicável.

3.2.1.2) Pintura de ligação:

De início, todas as vias deverão estar limpas, isentas de pó ou outras substâncias que possam prejudicar a aderência do ligante ao substrato (no caso o pavimento em paralelepípedos ou pedras graníticas irregulares).

A pintura de ligação deverá apresentar-se como uma película homogênea e promover adequadas condições de aderência, quando da execução do concreto betuminoso. Quando necessário, deverá ser aplicada nova pintura de ligação, previamente à distribuição da mistura.

Será empregada na pintura de ligação emulsão asfáltica do tipo RR - 1C. A execução do serviço de pintura será entre o pavimento existente (paralelepípedo) e o reperfilamento com binder e posteriormente entre o reperfilamento e a execução do CBUQ.

3.2.1.3) Capeamento em CBUQ:

O concreto betuminoso consistirá de uma camada de mistura compreendendo agregado, asfalto e *filler*, devidamente dosada, misturada e homogeneizada em usina, espalhada e comprimida a quente.

Sobre a base imprimada, a mistura será espalhada, de modo a apresentar, quando comprimida, a espessura do projeto.

O material betuminoso a ser empregado na preparação do concreto asfáltico será cimento asfáltico de petróleo – CAP, conforme indicado no item 5.1.1 na norma 031-2006 - ES; O agregado graúdo será pedra granítica britada e deverá se constituir de fragmentos sãos, duráveis, livres de torrões de argila e substâncias nocivas. O valor máximo tolerado, no ensaio de desgaste Los Angeles, é de 50%. Deverá apresentar boa adesividade. Submetido ao ensaio de durabilidade, com sulfato de sódio, não deve apresentar perda superior a 12%, em cinco ciclos. O índice de forma não deve ser inferior a 0,5.

Opcionalmente, poderá ser determinada a percentagem de grãos de forma defeituosa, que se enquadrem na expressão: $l + g > 6e$, onde l = maior dimensão do grão; g = diâmetro mínimo do anel, através do qual o grão pode passar; e e = afastamento mínimo de dois planos paralelos, entre os quais pode ficar contido o grão.

Não se disporá de anéis ou peneiras com crivos de abertura circular, o ensaio poderá ser realizado utilizando-se peneiras de malha quadrada, adotando-se a fórmula: $l + 1,25g > 6e$, sendo g a medida das aberturas de duas peneiras, entre as quais fica retido o grão.

O percentual de grãos defeituosos não pode ultrapassar 20%. O agregado miúdo poderá ser areia, pó de pedra ou mistura de ambos. Suas partículas individuais deverão ser resistentes, apresentar moderada angulosidade, livres de torrões de argila e de substâncias nocivas. Deverá apresentar um equivalente de areia igual ou superior a 55%.

O equipamento para espalhamento e acabamento deverá ser constituído de pavimentadoras automotrizes, capazes de espalhar e conformar a mistura no alinhamento, cotas e abaulamento requeridos.

As vibroacabadoras deverão ser equipadas com parafusos sem fim, para colocar a mistura exatamente nas faixas, e possuir dispositivos rápidos e eficientes de direção, além de marchas à frente e para trás. As acabadoras deverão ser equipadas com alisadores e dispositivos para aquecimento dos mesmos, à temperatura requerida, para colocação da mistura sem irregularidades.

O equipamento para compressão será constituído por rolo pneumático e rolo metálico liso, tipo tandem.

Os rolos compressores, tipo *tandem*, devem possuir carga de 8 a 12 t. Os rolos pneumáticos, autopropulsores, devem ser dotados de pneus que permitam a calibragem de 35 a 120 libras por polegada quadrada.

O equipamento em operação deve ser suficiente para comprimir a mistura à densidade requerida, enquanto esta se encontrar em condições de trabalhabilidade.

Os caminhões basculantes para o transporte da mistura deverão ter caçambas metálicas robustas, limpas e lisas, ligeiramente lubrificadas com água e sabão, óleo cru fino, óleo parafínico, ou solução de cal, de modo a evitar a aderência da mistura às chapas.

Sendo decorridos mais de sete dias entre a execução da imprimação e a do revestimento, ou no caso de ter havido trânsito sobre a superfície imprimada, ou ainda ter sido a imprimação recoberta com areia, pó de pedra etc., deverá ser feita uma nova pintura de ligação.

A temperatura de aplicação do cimento asfáltico deve ser determinada para cada ligante, em função da relação temperatura-viscosidade. A temperatura conveniente é aquela na qual o asfalto apresenta uma viscosidade situada dentro da faixa de 75 e 150 segundos, Saybolt-Furol, indicando-se preferencialmente, a viscosidade de 85 +/- 10 segundos, Saybolt-Furol. Entretanto não devem ser feitas misturas a temperaturas inferiores a 107°C e nem superiores a 177°C.

Os agregados devem ser aquecidos a temperaturas de 10°C a 15°C, acima da temperatura do ligante betuminoso.

As misturas de CBUQ devem ser distribuídas somente quando a temperatura ambiente se encontrar acima de 10°C, e com o tempo não chuvoso.

Caso ocorram irregularidades na superfície da camada, estas deverão ser sanadas pela adição manual de CBUQ, sendo o espalhamento efetuado por meio de ancinhos e rodos metálicos.

Imediatamente após a distribuição do CBUQ, tem início a rolagem. Como norma geral, a temperatura de rolagem é a mais elevada que a mistura betuminosa possa suportar, temperatura esta fixada experimentalmente, para cada caso.

A temperatura recomendável para compressão da mistura é aquela na qual o ligante apresenta uma viscosidade *Saybolt-Furol* de 140 + ou - 15 segundos, para o cimento asfáltico ou uma viscosidade específica Engler, de 40 + ou - 5 para o alcatrão.

Caso sejam empregados rolos de pneus, de pressão variável, inicia-se a rolagem com baixa pressão, a qual será aumentada à medida que a mistura for sendo compactada, e conseqüentemente, suportando pressões mais elevadas.

A compressão será iniciada pelos bordos, longitudinalmente, continuando em direção ao eixo. Cada passada de rolo deve ser recoberta na seguinte de, pelo menos, a metade da largura rolada. Em qualquer caso, a operação de rolagem perdurará até o momento em que seja atingida a compactação especificada.

Durante a rolagem não serão permitidas mudanças de direção e inversões bruscas de marcha, nem estacionamento do equipamento sobre o revestimento recém-rolado. As rodas do rolo deverão ser umedecidas adequadamente, de modo a evitar a aderência da mistura.

Os revestimentos recém-acabados deverão ser mantidos sem trânsito, até o seu completo resfriamento.

Deverão ser realizados todos os ensaios necessários à execução dos serviços com boa qualidade.

Será medida a espessura por ocasião da extração dos corpos de prova na pista ou pelo nivelamento, do eixo ou dos bordos, antes e depois do espalhamento e compressão da mistura. Admitir-se-á variação de +/- 10% da espessura de projeto, para pontos isolados, e até 5% de redução de espessura, em 10 medidas sucessivas.

Durante a execução, será feito diariamente o controle de acabamento da superfície de revestimento, com o auxílio de duas réguas, uma de 3,00 metros e outra de 0,90 metros, colocadas em ângulo reto paralelamente ao eixo da rua, respectivamente. A variação da superfície, entre dois pontos quaisquer de contato, não deve exceder a 0,5 cm, quando verificada com qualquer das réguas.

Quando necessário, para que a mistura seja colocada na pista à temperatura especificada, cada carregamento deverá ser coberto com lona, com tamanho suficiente para proteger todo o material.

3.2.2) Transporte:

O transporte do material betuminoso se dará por meio de caminhão basculante apropriado, com capacidade mínima de 9,0 toneladas.

3.2.3) Sinalização horizontal:

Os serviços de pintura de sinalização não poderão ser executados quando a temperatura ambiente estiver acima de 40°C ou estiver inferior a 5°C, e quando tiver ocorrido chuva há pelo menos 2 horas antes da aplicação.

A diluição da tinta só poderá ser feita após a adição das microesferas de vidro, com no máximo 5% em volume de solvente, para o ajuste da viscosidade.

Sempre que houver insuficiência de contraste entre as cores do pavimento e da tinta, as faixas demarcatórias devem receber previamente pintura de contraste na cor preta, para proporcionar melhoria na visibilidade diurna.

A tinta preta deve ter as mesmas características da utilizada na demarcação. A espessura de aplicação deve ser de no mínimo 0,4mm.

A abertura do trecho ao tráfego somente poderá ser feita após, no mínimo, 30 minutos depois do término da aplicação.

A aplicação deverá ser mecânica, mas onde não se puder utilizar esse procedimento será de forma manual.

3.2.4) Pré-Marcação:

Deverá ser realizada pré-marcação antes da implantação, a fim de garantir o alinhamento e configuração geométrica da sinalização horizontal. Nos casos de recuperação de sinalização existente, não é permitido o uso das faixas de pinturas existentes como referencial de marcação.

3.2.5) Limpeza:

Antes da aplicação da tinta, a superfície do pavimento deve estar limpa, seca, livre de contaminantes prejudiciais à pintura. Devem ser retirados quaisquer corpos estranhos aderentes ou partículas de pavimento em estado de desagregação.

3.2.6) Drenagem:

A drenagem foi levada em consideração a partir das peculiaridades do local.

Todas as águas pluviais fluem natural e superficialmente para o leito de galerias pluviais existentes, as quais, tanto na sede do município quanto no Distrito de Zumbi, lançam em córregos naturais, cuja cota máxima não atinge as ruas objetos de intervenção.

Observou-se a existência de uma rede simples, para coleta de águas pluviais, composta de “bocas-de-lobo”, que coletam as águas e as lançam diretamente nos mencionados córregos.

A drenagem, portanto, ocorre sem a necessidade da criação de novos emissários ou novos pontos específicos de captação de águas, uma vez que a rede existente, que flui por entre as edificações, em direção à cota mais baixa (leito do riacho), atende à contribuição pluviométrica dos locais.

3. ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

1. DISPOSIÇÕES GERAIS

Os serviços contratados serão executados, rigorosamente, de acordo com as normas a seguir:

- Os materiais empregados deverão ser de primeira qualidade e, salvo disposto em contrário ou identificado na planilha orçamentária, serão fornecidos pela empreiteira.
- Não será permitida a alteração das especificações dos materiais, exceto a juízo da fiscalização e com autorização por escrito da mesma.
- A mão-de-obra a empregar, especializada sempre que necessário, será de primeira qualidade e acabamento será esmerado.
- Serão impugnados pela fiscalização todos os trabalhos que não satisfaçam às condições contratuais.
- Ficará a empreiteira obrigada a demolir e refazer os trabalhos rejeitados, logo após o recebimento da ordem de serviço correspondente, ficando por sua conta exclusiva as despesas decorrentes desses serviços.
- Todos os elementos e insumos constantes no escopo da construção devem obedecer às especificações aqui fixadas, não devendo ser utilizados elementos com qualidade inferior aos especificados em planilha.
- Alguns itens são mencionados apenas em planilha orçamentária, estes também devem obediência ao presente memorial.
- Os serviços devem ser aferidos no momento de sua execução;
- Os quantitativos estimados e apresentados em planilha serão objetos de adequação à demanda real executada;
- A visita técnica serve para que a empresa realize a sua prévia avaliação dos serviços a serem executados. Alguma sub-composição que eventualmente seja considerada necessária deve ser inserida nos itens principais do orçamento, pois não serão aceitos os pedidos de suplementação relativos a serviços dessa natureza;

- Os serviços serão executados em estrita e total observância às indicações constantes em plantas e memoriais. No caso de dúvidas quanto às dimensões de projeto e medidas das cotas, dar-se-á prioridade aos valores cotados;
- Maiores esclarecimentos serão prestados pela fiscalização e/ou pelos responsáveis pelo projeto que procederão as verificações e aferições que julgarem oportunas;
- Durante a execução dos serviços, todas as superfícies atingidas pela obra deverão ser recuperadas utilizando-se material idêntico ao existente no local, procurando obter perfeita homogeneidade com as demais superfícies circundantes. Todo e qualquer dano causado à instalação da área por elementos ou funcionários da empreiteira deverá ser reparado sem ônus;
- Todas as instalações provisórias deverão ser construídas de acordo com os padrões da Contratante, conforme instruções de instalações provisórias previamente aprovados pela Fiscalização.
- A obra não será iniciada sem que a Contratada encaminhe à Fiscalização cópias dos documentos exigidos nesta especificação e no contrato, destacando-se, dentre eles, a matrícula da obra no INSS, e a ART de execução da obra junto ao CREA/PB.

2. SERVIÇOS PRELIMINARES

2.1 - Placa de obra em chapa de aço galvanizado

A contratada deverá instalar placa de obras nas dimensões 1,50m x 3,00m, em chapa de aço zincado nº 24, em conformidade com a orientação da Prefeitura Municipal de Alagoa Grande.

Deverão ser confeccionadas de acordo com cores, medidas, proporções e demais orientações contidas no modelo.

A placa deverá ser fixada pela contratada em local visível, preferencialmente no acesso principal do empreendimento ou voltada para a via que forneça melhor visualização. A contratada também deverá ser responsável pelo bom estado de conservação, inclusive quanto à integridade do padrão de cores durante todo o período de execução da obra.

Para a fixação da placa, será utilizada estrutura de madeira de lei, sendo construída com peças de 7,5 x 2,5cm e 7,5 x 7,5cm de seção transversal, e fixadas entre si por meio de pregos 18 x 30.

A estrutura de sustentação da placa será fixada ao solo por meio de escavações de 0,30m x 0,30m e 0,50m de profundidade. Após a introdução da estrutura nas escavações, observará o nivelamento e alinhamento, procedendo-se com os escoramentos e o preenchimento das escavações utilizando concreto simples.

3. RECAPEAMENTO DE VIAS

3.1 - Pintura de ligação

Antes da aplicação da pintura, a superfície deverá estar totalmente limpa. A pintura de ligação precisará apresentar-se como uma película homogênea e gerar condições apropriadas de aderência. Se necessário, deverá ser aplicada nova pintura de ligação, previamente à distribuição da mistura. A execução do serviço de pintura será entre o pavimento existente (paralelepípedo) e o reperfilamento com “*binder*” e posteriormente entre o reperfilamento e a execução do CBUQ.

3.2 - Reperfilamento da seção com *binder*

O reperfilamento da seção com “*binder*” é um serviço que é realizado com uma camada asfáltica de graduação fina, o mesmo tem objetivo de ajustar os desníveis e imperfeições do solo existente. A execução desta camada se dará conforme especificado no projeto e após a execução da pintura de ligação, seguindo a metodologia construtiva normalmente utilizada nas obras do DNIT.

A implementação deste procedimento, será de acordo com a sequência executiva descrita a seguir para o CBUQ, em tudo que lhe for aplicável.

3.3 - Recapeamento em CBUQ

O concreto betuminoso consistirá de uma camada de mistura compreendendo agregado, asfalto e *filler*, devidamente dosada, misturada e homogeneizada em usina, espalhada e comprimida a quente.

Sobre a base imprimada, a mistura será espalhada, de modo a apresentar, quando comprimida, a espessura do projeto.

O material betuminoso a ser empregado na preparação do concreto asfáltico será cimento asfáltico de petróleo – CAP 50/70.

O agregado graúdo será pedra granítica britada e deverá se constituir de fragmentos sãos, duráveis, livres de torrões de argila e substâncias nocivas. O valor máximo tolerado, no ensaio de desgaste Los Angeles, é de 50%. Deverá apresentar boa adesividade. Submetido ao ensaio de durabilidade, com sulfato de sódio, não deve apresentar perda superior a 12%, em cinco ciclos. O índice de forma não deve ser inferior a 0,5.

Opcionalmente, poderá ser determinada a percentagem de grãos de forma defeituosa, que se enquadrem na expressão: $l + g > 6e$, onde l = maior dimensão do grão; g = diâmetro mínimo do anel, através do qual o grão pode passar; e e = afastamento mínimo de dois planos paralelos, entre os quais pode ficar contido o grão.

Não se dispendo de anéis ou peneiras com crivos de abertura circular, o ensaio poderá ser realizado utilizando-se peneiras de malha quadrada, adotando-se a fórmula: $l + 1,25g > 6e$, sendo g a medida das aberturas de duas peneiras, entre as quais fica retido o grão.

A percentagem de grãos defeituosos não pode ultrapassar 20%.

O agregado miúdo poderá ser areia, pó de pedra ou mistura de ambos. Suas partículas individuais deverão ser resistentes, apresentar moderada angulosidade, livres de torrões de argila e de substâncias nocivas. Deverá apresentar um equivalente de areia igual ou superior a 55%.

O equipamento para espalhamento e acabamento deverá ser constituído de pavimentadoras automotrizes, capazes de espalhar e conformar a mistura no alinhamento, cotas e abaulamento requeridos. As vibroacabadoras deverão ser equipadas com parafusos sem fim, para colocar a mistura exatamente nas faixas, e possuir dispositivos rápidos e eficientes de direção, além de marchas à frente e para trás. As acabadoras deverão ser equipadas com alisadores e dispositivos para aquecimento deles, à temperatura requerida, para colocação da mistura sem irregularidades.

O equipamento para compressão será constituído por rolo pneumático e rolo metálico liso, tipo tandem. Os rolos compressores, tipo tandem, devem possuir carga de 8 a 12 t. Os rolos pneumáticos, autopropulsores, devem ser dotados de pneus que permitam a calibragem de 35 a 120 libras por polegada quadrada.

O equipamento em operação deve ser suficiente para comprimir a mistura à densidade requerida, enquanto esta se encontrar em condições de trabalhabilidade.

Sendo decorridos mais de sete dias entre a execução da imprimação e a do revestimento, ou no caso de ter havido trânsito sobre a superfície imprimada, ou ainda ter sido a imprimação recoberta com areia, pó de pedra etc., deverá ser feita uma nova pintura de ligação.

A temperatura de aplicação do cimento asfáltico deve ser determinada para cada ligante, em função da relação temperatura-viscosidade. A temperatura conveniente é aquela na qual o asfalto apresenta uma viscosidade situada dentro da faixa de 75 e 150 segundos, Saybolt-Furol, indicando-se preferencialmente, a viscosidade de 85 +/- 10 segundos, Saybolt-Furol. Entretanto não devem ser feitas misturas a temperaturas inferiores a 107°C e nem superiores a 177°C.

Os agregados devem ser aquecidos a temperaturas de 10°C a 15°C, acima da temperatura do ligante betuminoso.

As misturas de CBUQ devem ser distribuídas somente quando a temperatura ambiente se encontrar acima de 10°C, e com o tempo não chuvoso.

Caso ocorram irregularidades na superfície da camada, estas deverão ser sanadas pela adição manual de CBUQ, sendo o espalhamento efetuado por meio de ancinhos e rodos metálicos.

Imediatamente após a distribuição do CBUQ, tem início a rolagem. Como norma geral, a temperatura de rolagem é a mais elevada que a mistura betuminosa possa suportar, temperatura está fixada experimentalmente, para cada caso.

A temperatura recomendável para compressão da mistura é aquela na qual o ligante apresenta uma viscosidade Saybolt-Furol de 140 + ou - 15 segundos, para o cimento asfáltico ou uma viscosidade específica Engler, de 40 + ou - 5 para o alcatrão.

Caso sejam empregados rolos de pneus, de pressão variável, inicia-se a rolagem com baixa pressão, a qual será aumentada à medida que a mistura for sendo compactada, e conseqüentemente, suportando pressões mais elevadas.

A compressão será iniciada pelos bordos, longitudinalmente, continuando em direção ao eixo. Cada passada de rolo deve ser recoberto na seguinte de, pelo menos, a metade da largura rolada. Em qualquer caso, a operação de rolagem perdurará até o momento em que seja atingida a compactação especificada.

Durante a rolagem não serão permitidas mudanças de direção e inversões bruscas de marcha, nem estacionamento do equipamento sobre o revestimento

recém-rolado. As rodas do rolo deverão ser umedecidas adequadamente, de modo a evitar a aderência da mistura.

Os revestimentos recém-acabados deverão ser mantidos sem trânsito, até o seu completo resfriamento.

Deverão ser realizados todos os ensaios necessários à execução dos serviços com boa qualidade.

Será medida a espessura por ocasião da extração dos corpos de prova na pista ou pelo nivelamento, do eixo ou dos bordos, antes e depois do espalhamento e compressão da mistura. Admitir-se-á variação de +/- 10% da espessura de projeto, para pontos isolados, e até 5% de redução de espessura, em 10 medidas sucessivas.

Durante o serviço, deverá ser feito diariamente o controle de acabamento da superfície de revestimento, com o auxílio de duas réguas, uma de 3,00 metros e outra de 0,90 metros, colocadas em ângulo reto paralelamente ao eixo da rua, respectivamente. A variação da superfície, entre dois pontos quaisquer de contato, não deve exceder a 0,5 cm, quando verificada com qualquer das réguas.

Quando necessário, para que a mistura seja colocada na pista à temperatura especificada, cada carregamento deverá ser coberto com lona, com tamanho suficiente para proteger todo o material.

3.4 - Transporte

O transporte do material betuminoso se dará por meio de caminhão basculante apropriado, com capacidade mínima de 9 m³.

Será considerado usina de asfalto em Campina Grande, distante de aproximadamente 60 Km da cidade de Alagoa Grande (local da aplicação) do material betuminoso.

3.5 – Sinalização Horizontal e Vertical

Compostas por marcas, símbolos e legendas apostos sobre o pavimento, as sinalizações horizontais têm por finalidade fornecer informações que permitam aos usuários das vias adotarem comportamentos adequados, de modo a aumentar a segurança e a fluidez do trânsito, ordenar o fluxo de tráfego, canalizando e orientando os usuários das vias, como determina o manual brasileiro de sinalização horizontal.

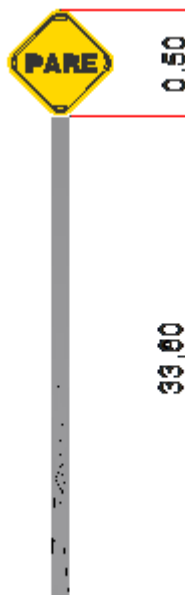
As linhas simples descontínuas (LFO-1) de cor branca ou amarela deverão ser executadas conforme marcação em projeto, terá a função de dividir fluxos opostos de circulação, delimitando o espaço disponível para cada sentido e regulamentando os trechos em que a ultrapassagem é proibida para os dois sentidos, exceto para acesso a imóvel limítrofe. Esta deverá ser implantada na cor branca ou amarela, com espessura de 0,10 cm e comprimento 2 metros.

Serão utilizadas faixas na cor branca para as vias de sentido único e cor amarela para vias de sentido duplo.

A sinalização vertical será com chapas planas de aço zincado nº16, em conformidade com a norma ABNT NBR 11904:2015, incluindo suporte de fixação em seção quadrada de 3", em madeira de lei, pintado em duas demãos, com tinta à base de borracha clorada ou esmalte sintético branco, com fixação, parafusos, arruelas, porcas e elementos metálicos galvanizados, inclusive películas retro refletiva tipo III A, conforme NBR.

4. DIVERSOS

Modelo de Placa de Sinalização Vertical



4. LIMPEZA

Deverão ser retirados todos os entulhos da pista de rolamento, calçadas, canteiros etc. e depositados em local apropriado indicado pela fiscalização. Não haverá pagamento específico para esse serviço devendo seu custo ser diluído nos demais itens.

Alagoa Grande-PB, 18 de março de 2023.

RECAPEAMENTO ASFÁLTICO DA VIA DE LIGAÇÃO ENTRE A RODOVIA PB-079 E O DISTRITO DE ZUMBI E DE DIVERSAS RUAS DO POVOADO

ORÇAMENTO PARA EXECUÇÃO POR EMPREITADA GLOBAL

DATA/BASE: MARÇO/2023

BDI: 26,75%

ITEM	SERVIÇOS	QUANT.	UNID.	PREÇOS (R\$)						DESVIO
				FONTE	CÓDIGO	UNITÁRIO SEM BDI	BDI DE 26,75%	TOTAL COM BDI DE 26,75%	PARCIAL	
1	VIA DE ACESSO RODOVIA PB-079 AO DISTRITO DE ZUMBI								1.136.160,06	78,28
1.1	Placa de obra em chapa de aço galvanizado	4,50	m ²	ORSE	00051	361,36	96,66	458,02	2.061,09	0,14
1.2	Capeamento								1.134.098,97	78,14
1.2.1	Pintura de ligação com emulsão RR-1C	23.752,10	m ²	COMP.	72942	2,36	0,63	2,99	71.018,78	4,89
1.2.2	Execução de pavimento com aplicação de concreto asfáltico, camada de binder - exclusive carga e transporte. Af_11/2019	298,68	m ³	SINAPI	95996	1.249,73	334,30	1.584,03	473.118,08	32,60
1.2.3	Execução de pavimento com aplicação de concreto asfáltico, camada de rolamento - exclusive carga e transporte. Af_11/2019	298,68	m ³	SINAPI	95995	1.443,86	386,23	1.830,09	546.611,28	37,66

ITEM	SERVIÇOS	QUANT.	UNID.	PREÇOS (R\$)						DESVIO
				FONTE	CÓDIGO	UNITÁRIO SEM BDI	BDI DE 26,75%	TOTAL COM BDI DE 26,75%	PARCIAL	
1.2.4	Transporte com caminhão basculante de 10 m³, em via urbana pavimentada txkm, adicional para dmt excedente a 30 km (unidade: txkm). Af_07/2020 (pintura de ligação)	712,56	m³/km	SINAPI	93590	0,88	0,24	1,12	798,07	0,05
1.2.5	Transporte com caminhão basculante de 10 m³, em via urbana pavimentada txkm, adicional para dmt excedente a 30 km (unidade: txkm). Af_07/2020 (concreto asfáltico)	35.841,60	m³/km	SINAPI	93590	0,88	0,24	1,12	40.142,59	2,77
1.2.6	Pintura de faixa com tinta acrílica - espessura 0,4 mm - (DNIT 5213400)	60,00	m²	ORSE	13351	25,02	6,69	31,71	1.902,60	0,13
1.2.7	Sinalização vertical, com chapas planas de aço zincado nº16, conformidade com norma ABNT NBR 11904:2015, suporte de fixação em seção quadrada de 3", madeira de lei, pintado em duas demãos, tinta à base de borracha clorada ou esmalte sintético branco, com fixação, parafusos, arruelas, porcas e elementos metálicos galvanizados, películas reto refletiva tipo III A, conforme norma NBR 14644/2013	0,50	m²	DER-PB	06.200.00	800,90	214,24	1.015,14	507,57	0,03
2	TRAVESSA CORONEL JOAQUIM CARLOS (ZUMBI)								40.043,04	2,76
2.1	Placa de obra em chapa de aço galvanizado	0,00	m²	ORSE	00051	361,36	96,66	458,02	0,00	0,00
2.2	Capeamento								40.043,04	2,76
2.2.1	Pintura de ligação com emulsão RR-1C	820,00	m²	SINAPI	72942	2,36	0,63	2,99	2.451,80	0,17

ITEM	SERVIÇOS	QUANT.	UNID.	PREÇOS (R\$)						DESVIO
				FONTE	CÓDIGO	UNITÁRIO SEM BDI	BDI DE 26,75%	TOTAL COM BDI DE 26,75%	PARCIAL	
2.2.2	Execução de pavimento com aplicação de concreto asfáltico, camada de <i>binder</i> - exclusive carga e transporte. Af_11/2019	10,28	m³	SINAPI	95996	1.249,73	334,30	1.584,03	16.283,83	1,12
2.2.3	Execução de pavimento com aplicação de concreto asfáltico, camada de rolamento - exclusive carga e transporte. Af_11/2019	10,28	m³	SINAPI	95995	1.443,86	386,23	1.830,09	18.813,33	1,30
2.2.4	Transporte com caminhão basculante de 10 m³, em via urbana pavimentada txkm, adicional para dmt excedente a 30 km (unidade: txkm). Af_07/2020 (pintura de ligação)	24,60	m³/km	SINAPI	93590	0,88	0,24	1,12	27,55	0,00
2.2.5	Transporte com caminhão basculante de 10 m³, em via urbana pavimentada txkm, adicional para dmt excedente a 30 km (unidade: txkm). Af_07/2020 (concreto asfáltico)	1.233,60	m³/km	SINAPI	93590	0,88	0,24	1,12	1.381,63	0,10
2.2.6	Pintura de faixa com tinta acrílica - espessura 0,4 mm - (DNIT 5213400)	2,20	m²	ORSE	1335	25,02	6,69	31,71	69,76	0,00

ITEM	SERVIÇOS	QUANT.	UNID.	PREÇOS (R\$)						DESVIO
				FONTE	CÓDIGO	UNITÁRIO SEM BDI	BDI DE 26,75%	TOTAL COM BDI DE 26,75%	PARCIAL	
2.2.7	Sinalização vertical, com chapas planas de aço zincado nº16, conformidade com norma ABNT NBR 11904:2015, suporte de fixação em seção quadrada de 3", madeira de lei, pintado em duas demãos, tinta à base de borracha clorada ou esmalte sintético branco, com fixação, parafusos, arruelas, porcas e elementos metálicos galvanizados, películas reto refletiva tipo III A, conforme norma NBR 14644/2013	1,00	m²	DER-PB	06.200.00	800,90	214,24	1.015,14	1.015,14	0,07
3	RUA SÃO JOSÉ (ZUMBI)								130.297,04	8,98
3.1	Placa de obra em chapa de aço galvanizado	0,00	m²	ORSE	00051	361,36	96,66	458,02	0,00	0,00
3.2	Capeamento								130.297,04	8,98
3.2.1	Pintura de ligação com emulsão RR-1C	2.650,78	m²	SINAPI	72942	2,36	0,63	2,99	7.925,83	0,55
3.2.2	Execução de pavimento com aplicação de concreto asfáltico, camada de binder - exclusive carga e transporte. Af_11/2019	34,41	m³	SINAPI	95996	1.249,73	334,30	1.584,03	54.506,47	3,76
3.2.3	Execução de pavimento com aplicação de concreto asfáltico, camada de rolamento - exclusive carga e transporte. Af_11/2019	34,41	m³	SINAPI	95995	1.443,86	386,23	1.830,09	62.973,40	4,34
3.2.4	Transporte com caminhão basculante de 10 m³, em via urbana pavimentada txkm, adicional para dmt excedente a 30 km (unidade: txkm). Af_07/2020 (pintura de ligação)	79,52	m³/km	SINAPI	93590	0,88	0,24	1,12	89,06	0,01

ITEM	SERVIÇOS	QUANT.	UNID.	PREÇOS (R\$)						DESVIO
				FONTE	CÓDIGO	UNITÁRIO SEM BDI	BDI DE 26,75%	TOTAL COM BDI DE 26,75%	PARCIAL	
3.2.5	Transporte com caminhão basculante de 10 m³, em via urbana pavimentada txkm, adicional para dmt excedente a 30 km (unidade: txkm). Af_07/2020 (concreto asfáltico)	4.129,20	m³/km	SINAPI	93590	0,88	0,24	1,12	4.624,70	0,32
3.2.6	Pintura de faixa com tinta acrílica - espessura 0,4 mm - (DNIT 5213400)	5,60	m²	ORSE	1335	25,02	6,69	31,71	177,58	0,01
3.2.7	Sinalização vertical, com chapas planas de aço zincado nº16, conformidade com norma ABNT NBR 11904:2015, suporte de fixação em seção quadrada de 3", madeira de lei, pintado em duas demãos, tinta à base de borracha clorada ou esmalte sintético branco, com fixação, parafusos, arruelas, porcas e elementos metálicos galvanizados, películas reto refletiva tipo III A, conforme norma NBR 14644/2013	0,00	m²	DER-PB	06.200.00	800,90	214,24	1.015,14	0,00	0,00
4	RUA BOA VISTA (ZUMBI)								41.259,91	2,84
4.1	Placa de obra em chapa de aço galvanizado	0,00	m²	ORSE	00051	361,36	96,66	458,02	0,00	0,00
4.2	Capeamento								41.259,91	2,84
4.2.1	Pintura de ligação com emulsão RR-1C	805,84	m²	SINAPI	72942	2,36	0,63	2,99	2.409,46	0,17
4.2.2	Execução de pavimento com aplicação de concreto asfáltico, camada de binder - exclusive carga e transporte. Af_11/2019	10,93	m³	SINAPI	95996	1.249,73	334,30	1.584,03	17.313,45	1,19

ITEM	SERVIÇOS	QUANT.	UNID.	PREÇOS (R\$)						DESVIO
				FONTE	CÓDIGO	UNITÁRIO SEM BDI	BDI DE 26,75%	TOTAL COM BDI DE 26,75%	PARCIAL	
4.2.3	Execução de pavimento com aplicação de concreto asfáltico, camada de rolamento - exclusive carga e transporte. Af_11/2019	10,93	m³	SINAPI	95995	1.443,86	386,23	1.830,09	20.002,88	1,38
4.2.4	Transporte com caminhão basculante de 10 m³, em via urbana pavimentada txkm, adicional para dmt excedente a 30 km (unidade: txkm). Af_07/2020 (pintura de ligação)	24,18	m³/km	SINAPI	93590	0,88	0,24	1,12	27,08	0,00
4.2.5	Transporte com caminhão basculante de 10 m³, em via urbana pavimentada txkm, adicional para dmt excedente a 30 km (unidade: txkm). Af_07/2020 (concreto asfáltico)	1.311,60	m³/km	SINAPI	93590	0,88	0,24	1,12	1.468,99	0,10
4.2.6	Pintura de faixa com tinta acrílica - espessura 0,4 mm - (DNIT 5213400)	1,20	m²	ORSE	1335	25,02	6,69	31,71	38,05	0,00
4.2.7	Sinalização vertical, com chapas planas de aço zincado nº16, conformidade com norma ABNT NBR 11904:2015, suporte de fixação em seção quadrada de 3", madeira de lei, pintado em duas demãos, tinta à base de borracha clorada ou esmalte sintético branco, com fixação, parafusos, arruelas, porcas e elementos metálicos galvanizados, películas reto refletiva tipo III A, conforme norma NBR 14644/2013	0,00	m²	DER-PB	06.200.00	800,90	214,24	1.015,14	0,00	0,00
5	RUA JOSÉ ALVES DE ANDRADE (ZUMBI)								42.837,40	2,95

ITEM	SERVIÇOS	QUANT.	UNID.	PREÇOS (R\$)						DESVIO
				FONTE	CÓDIGO	UNITÁRIO SEM BDI	BDI DE 26,75%	TOTAL COM BDI DE 26,75%	PARCIAL	
5.1	Placa de obra em chapa de aço galvanizado	0,00	m²	ORSE	00051	361,36	96,66	458,02	0,00	0,00
5.2	Caapeamento								42.837,40	2,95
5.2.1	Pintura de ligação com emulsão RR-1C	905,24	m²	SINAPI	72942	2,36	0,63	2,99	2.706,67	0,19
5.2.2	Execução de pavimento com aplicação de concreto asfáltico, camada de binder - exclusive carga e transporte. Af_11/2019	10,97	m³	SINAPI	95996	1.251,83	334,86	1.586,69	17.405,99	1,20
5.2.3	Execução de pavimento com aplicação de concreto asfáltico, camada de rolamento - exclusive carga e transporte. Af_11/2019	10,97	m³	SINAPI	95995	1.446,73	387,00	1.833,73	20.116,02	1,39
5.2.4	Transporte com caminhão basculante de 10 m³, em via urbana pavimentada txkm, adicional para dmt excedente a 30 km (unidade: txkm). Af_07/2020 (pintura de ligação)	27,16	m³/km	SINAPI	93590	0,88	0,24	1,12	30,42	0,00
5.2.5	Transporte com caminhão basculante de 10 m³, em via urbana pavimentada txkm, adicional para dmt excedente a 30 km (unidade: txkm). Af_07/2020 (concreto asfáltico)	1.316,40	m³/km	SINAPI	93590	0,88	0,24	1,12	1.474,37	0,10
5.2.6	Pintura de faixa com tinta acrílica - espessura 0,4 mm - (DNIT 5213400)	2,80	m²	ORSE	1335	25,02	6,69	31,71	88,79	0,01

ITEM	SERVIÇOS	QUANT.	UNID.	PREÇOS (R\$)						DESVIO
				FONTE	CÓDIGO	UNITÁRIO SEM BDI	BDI DE 26,75%	TOTAL COM BDI DE 26,75%	PARCIAL	
5.2.7	Sinalização vertical, com chapas planas de aço zincado nº16, conformidade com norma ABNT NBR 11904:2015, suporte de fixação em seção quadrada de 3", madeira de lei, pintado em duas demãos, tinta à base de borracha clorada ou esmalte sintético branco, com fixação, parafusos, arruelas, porcas e elementos metálicos galvanizados, películas reto refletiva tipo III A, conforme norma NBR 14644/2013	1,00	m²	DER-PB	06.200.00	800,90	214,24	1.015,14	1.015,14	0,07
6	RUA MARIA NAZÁRIO (ZUMBI)								60.715,43	4,18
6.1	Placa de obra em chapa de aço galvanizado	0,00	m²	ORSE	00051	372,02	99,52	471,54	0,00	0,00
6.2	Capeamento								60.715,43	4,18
6.2.1	Pintura de ligação com emulsão RR-1C	1.252,86	m²	SINAPI	72942	2,36	0,63	2,99	3.746,05	0,26
6.2.2	Execução de pavimento com aplicação de concreto asfáltico, camada de binder - exclusive carga e transporte. Af_11/2019	15,70	m³	SINAPI	95996	1.251,83	334,86	1.586,69	24.911,03	1,72
6.2.3	Execução de pavimento com aplicação de concreto asfáltico, camada de rolamento - exclusive carga e transporte. Af_11/2019	15,70	m³	SINAPI	95995	1.446,73	387,00	1.833,73	28.789,56	1,98
6.2.4	Transporte com caminhão basculante de 10 m³, em via urbana pavimentada txkm, adicional para dmt excedente a 30 km (unidade: txkm). Af_07/2020 (pintura de ligação)	37,59	m³/km	SINAPI	93590	0,88	0,24	1,12	42,10	0,00



MUNICÍPIO			PREFEITURA MUNICIPAL DE ALAGOA GRANDE		
01			SECRETARIA DA INFRAESTRUTURA		
			RECAPAMENTO ASFÁLTICO DE RUAS		
			DISTRITO DE ZUMBI		
EMPRESA	RESPONSÁVEL	DATA			
ESCALA	LEGENDA				
1:1.000	LOCALIZAÇÃO E CADASTRAMENTO				



1. RESPONSÁVEL TÉCNICO

Nome Civil/Social: WILTON CARVALHO DE MACEDO
Título Profissional: Arquiteto(a) e Urbanista

CPF: 160.XXX.XXX-15
Nº do Registro: 0000A62936

2. DETALHES DO RRT

Nº do RRT: SI14138171I00CT001
Data de Cadastro: 02/04/2024
Data de Registro: 02/04/2024

Modalidade: RRT SIMPLES
Forma de Registro: INICIAL
Forma de Participação: INDIVIDUAL

2.1 Valor da(s) taxa(s)

Valor da(s) taxa(s): R\$119,61 Boleto nº 20064801 Pago em: 02/04/2024

3. DADOS DO SERVIÇO/CONTRATANTE

3.1 Serviço 001

Contratante: PREFEITURA MUNICIPAL DE ALAGOA GRANDE
Tipo: Pessoa Jurídica de Direito Privado
Valor do Serviço/Honorários: R\$1.000,00

CPF/CNPJ: 08.XXX.XXX/0001-05
Data de Início: 02/04/2024
Data de Previsão de Término: 07/04/2024

3.1.1 Endereço da Obra/Serviço

País: Brasil
Tipo Logradouro: RUA
Logradouro: CORONEL JOAQUIM CARLOS
Bairro: ZONA RURAL

CEP: 58388000
Nº: S/N
Complemento: POVOADO DE ZUMBI
Cidade/UF: ALAGOA GRANDE/PB

3.1.2 Atividade(s) Técnica(s)

Grupo: PROJETO
Atividade: 1.9.1 - Projeto de movimentação de terra, drenagem e
pavimentação

Quantidade: 1,00
Unidade: unidade

3.1.3 Tipologia

Tipologia: Público

3.1.4 Descrição da Obra/Serviço

ELABORAÇÃO DE PROJETO PARA CONCLUSÃO DO RECAPEAMENTO ASFÁLTICO DA RUA CORONEL JOAQUIM CARLOS, DISTRITO DE ZUMBI, ALAGOA GRANDE-PB.

3.1.5 Declaração de Acessibilidade

Declaro a não exigibilidade de atendimento às regras de acessibilidade previstas em legislação e em normas técnicas pertinentes para as edificações abertas ao público, de uso público ou privativas de uso coletivo, conforme § 1º do art. 56 da Lei nº 13.146, de 06 de julho de 2015.



4. RRT VINCULADO POR FORMA DE REGISTRO

Nº do RRT	Contratante	Forma de Registro	Data de Registro
SI14138171I00CT001	PREFEITURA MUNICIPAL DE ALAGOA GRANDE	INICIAL	02/04/2024

5. DECLARAÇÃO DE VERACIDADE

Declaro para os devidos fins de direitos e obrigações, sob as penas previstas na legislação vigente, que as informações cadastradas neste RRT são verdadeiras e de minha responsabilidade técnica e civil.

6. ASSINATURA ELETRÔNICA

Documento assinado eletronicamente por meio do SICCAU do arquiteto(a) e urbanista WILTON CARVALHO DE MACEDO, registro CAU nº 0000A62936, na data e hora: 02/04/2024 12:42:02, com o uso de login e de senha. O **CPF/CNPJ** está oculto visando proteger os direitos fundamentais de liberdade, privacidade e o livre desenvolvimento da personalidade da pessoa natural (**LGPD**)

A autenticidade deste RRT pode ser verificada em: <https://siccau.caubr.gov.br/app/view/sight/externo?form=Servicos>, ou via QRCode.

