

## **MEMORIAL DESCRITIVO E ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS**

**OBRA: Reperfilamento do tipo CBUQ sobre rua com pavimento com pedras irregulares (calçamento).**

**MUNICÍPIO: IJUÍ/RS**

### **1- INTRODUÇÃO**

Este memorial tem por finalidade orientar e especificar a execução dos serviços e emprego dos materiais que farão parte das obras de pavimentação asfáltica de CBUQ na rua 15 de Novembro.

A execução da camada de revestimento asfáltico objetiva proporcionar evolução na mobilidade urbana, melhorando o fluxo de veículos, e aumentar o conforto e segurança dos usuários das vias.

O **reperfilamento asfáltico**, consiste na intervenção direcionada à correção de deformações superficiais, desgastes e imperfeições em pavimentos existentes de pedra basáltica irregular. Esta técnica visa restaurar a superfície do pavimento, conferindo-lhe maior regularidade e uniformidade, além de melhorar a aderência.

### **2- LOCALIZAÇÃO DA OBRA**

#### **➤ Rua 15 de Novembro**

Trecho entre a rua Antônio Setembrino Lopes e a rua Waldemar Pannembecker, Centro, no Município de Ijuí.

Extensão total: 139,6 m

Área total de pavimentação: 1.626,39 m²



### 3- OBRA

A obra visa a execução de revestimento com Concreto Betuminoso Usinado à Quente (C.B.U.Q.).

Para as obras de **reperfilamento** o revestimento asfáltico deve ser dividido em uma camada reperfilagem de **4 cm**, executado sobre a pavimentação de pedra irregular existente e posteriormente uma outra camada de **3 cm** de revestimento (capa) sobre esta, ambas visam melhorar as propriedades do pavimento e seu acabamento superficial.

A camada de recapeamento deverá ser executada centralizada ao eixo da pista, com largura variável conforme a pista atual.

A camada de reperfilagem tem o propósito de acabar com as irregularidades existentes no calçamento atual, de modo que após a execução desta camada de 4 cm não poderá haver em nenhum ponto partes aparentes das pedras irregulares, nem que para isso seja aplicado, de modo localizado, maior quantidade de massa asfáltica nos locais necessários. O início da execução da camada de rolamento só poderá ocorrer após a fiscalização avaliar e aprovar a camada de reperfilagem.

Para todos, a inclinação transversal e longitudinal deverá ser conforme o leito existente da via, exceto nos casos em que houver inclinação transversal menor do que 3% a partir do eixo da rua em direção ao meio-fio, situação esta em que o perfil transversal do pavimento deverá ser adequado para se encaixar dentro da inclinação mínima de 3%. Maiores detalhes relacionados ao pavimento estão contidos na seção destinada à execução da obra.

#### **Locação da Obra**

As vias serão demarcadas conforme detalhes do projeto. No decorrer da execução deverá ocorrer o controle tecnológico das etapas e para isto a empresa deverá disponibilizar de topógrafo e auxiliares.

### 4- PAVIMENTAÇÃO

#### **Limpeza**

A pista deverá ser rigorosamente limpa, com a realização de capina junto ao meio-fio e limpeza da pista inteira por meio de varredura e retirada do pó com soprador de folhas, de forma que ocorra a remoção de todo o material que se encontra sobre a superfície. A varredura deverá ser procedida, com o uso de vassoura mecânica, enxadas, pás e carrinhos de mão.

Eventuais rampas existentes nas garagens que avançam sobre a pista deverão ser removidas através de corte com máquina específica, evitando danificar o passeio público existente, sendo possível a sua remoção por completo, deverá ser procedida a colocação de meio-fio rebaixado para manter o acesso de veículos.

### **Pintura de ligação sobre a superfície do calçamento existente**

A pintura de ligação deverá ser executada de acordo com a NORMA DNIT 145/2012-ES. Consiste na distribuição de uma película de material betuminoso diretamente sobre a superfície de uma base ou de um pavimento, antes da execução de um revestimento betuminoso, objetivando promover a aderência entre este revestimento e a camada subjacente. Para a execução da pintura da ligação, será empregada emulsão asfáltica catiônica do tipo RR-2C, em conformidade com a DNER-EM 369/97. Antes da aplicação, a emulsão deve ser diluída na proporção de 1:1 com água a fim de garantir uniformidade na distribuição, com taxa de aplicação de emulsão diluída da ordem de 0,9 a 1,0 L/m<sup>2</sup>, de modo que a taxa de ligante residual fique em torno de 0,4 L/m<sup>2</sup>.

A distribuição do ligante deverá ser feita por veículo apropriado ao tipo caminhão espargidor, equipado com bomba reguladora da pressão e sistema completo de aquecimento; as barras de distribuição devem permitir ajustes verticais e larguras variáveis de espalhamento devendo também estar aferido este equipamento. A mistura não deve ser distribuída quando a temperatura ambiente for inferior a 10°C ou em dias de chuva. Não deverá ser permitido o trânsito de veículos sobre esta pintura. Após a execução, a contratada deverá entregar à fiscalização um relatório de controle de qualidade, contendo os resultados dos ensaios e determinações devidamente interpretados, caracterizando a qualidade do serviço executado.

### **Reperfilamento com CBUQ**

A camada asfáltica de reperfilamento consistirá de uma camada de concreto Betuminoso Usinado a Quente (C.B.U.Q.), Faixa A do DAER-ES-P 16/91 com os limites apresentados na Tabela 1. A camada deverá ter espessura mínima de 4 (quatro) centímetros (compactado) e o concreto asfáltico deve estar de acordo com o contido na norma DNIT 031/2006 – ES.

A descarga na pista de C.B.U.Q. será efetuada de forma a minimizar a distribuição da mistura, que será executada por lâmina da moto niveladora. O espalhamento da mistura deverá ter como objetivo a correção das depressões longitudinais e transversais, o enchimento de espaços e depressões da pista a ser reperfilada e, principalmente conformar a superfície de acordo com as declividades de projeto, 3% a partir do eixo da rua em direção o meio-fio.

Em conjunto com a motoniveladora deverá atuar o rolo liso vibratório e o rolo pneumático autopropulsionado de pressão variável, cujos pneumáticos terão suas respectivas pressões internas aumentadas gradativamente, com o suceder das passadas. Como unidade de acabamento de compactação, utilizar rolo metálico do tipo Tandem. Após a execução desta camada não poderá haver, em nenhum ponto, partes aparentes das pedras irregulares, nem que para isso seja aplicado, de modo localizado, maior quantidade

de massa asfáltica nos locais necessários.

Tabela 1 – Limites da Faixa A DAER

FAI XA A DAER-ES-P 16/9			
Peneira	Abertura (mm)	Faixa A DAER Inferior	Faixa A DAER Superior
		Passante (%)	Passante (%)
#3/4	19,1		
#1/2	12,7	100	100
#3/8	9,52	80	100
N4	4,76	55	75
N8	2,38	35	50
N30	0,59	18	29
N50	0,257	13	23
N100	0,15	8	16
N200	0,074	4	10

Fonte: DAER-ES-P 16/9 (1998).

Antes do início dos serviços deverá ser apresentada à fiscalização o projeto de dosagem do concreto betuminoso usinado a quente, realizado seguindo a Metodologia Marshall (DNER-ME 043/95), determinando o ponto máximo da curva de estabilidade obtida do ensaio e, a partir desse, definir o teor de ligante, que usualmente fica entre 5,5% e 6,5%. Tal projeto deverá constar os seguintes itens:

- a) Composição granulométrica da mistura, sendo que a mesma deverá atender às especificações da Faixa A do DAER DAER-ES-P 16/9;
- b) Teor de ligante de projeto;
- c) Características Marshall da Mistura, conforme especificações do DAER DAER-ES-P 16/9 (Quadro IV) Tráfego médio:

1. Massa específica aparente da mistura;
2. Estabilidade 60° C: 500 Kgf (mínimo)
3. Vazios de ar: 3 - 5%
4. Fluência 60° C (1/100"): 8-16"
5. Relação Betume-Vazios: 75 – 82

O início da execução da camada de rolamento só poderá ocorrer após a fiscalização avaliar e aprovar a camada de reperfilagem. A inclinação transversal e longitudinal deverá ser conforme o leito existente da via, exceto nos casos em que houver inclinação transversal menor do que 3% a partir do eixo da rua em direção ao meio-fio, situação esta em que o

perfil transversal do pavimento deverá ser adequado para se encaixar dentro da inclinação mínima de 3%.

Para fins de controle da massa asfáltica do pavimento deverão ser coletadas amostras da mistura que está sendo empregada na pista, sendo que os mesmos deverão enquadrar-se nas especificações de projeto, com plano de amostragem de acordo com o item 7.4 da NORMA DNIT 031/2006 – ES que detalha os procedimentos para realização do controle tecnológico. Todos os resultados dos ensaios exigidos na normativa mencionada deverão ser realizados pela contratada e entregues à fiscalização em formato de laudo técnico, acompanhados de Anotação de Responsabilidade Técnica de profissional habilitado para tal. Os resultados obtidos devem se enquadrar dentro das especificações estabelecidas nas respectivas normas, sendo isso primordial para a aceitação da camada executada.

#### **Pintura de ligação sobre reperfilamento**

Será necessária a aplicação da pintura de ligação sobre o reperfilamento tendo em vista que terá um intervalo de tempo para a execução da capa e nesse período a rua estará liberada para tráfego de veículos, por serem ruas de grande fluxo impossibilitando a obstrução da via por períodos longos.

A segunda aplicação de pintura de ligação deverá ser executada entre a camada de reperfilagem e a camada de capa asfáltica final. A pintura de ligação deverá ser executada de acordo com a NORMA DNIT 145/2012-ES. Consiste na distribuição de uma película de material betuminoso diretamente sobre a superfície de uma base ou de um pavimento, antes da execução de um revestimento betuminoso, objetivando promover a aderência entre este revestimento e a camada subjacente. Para a execução da pintura da ligação, será empregada emulsão asfáltica catiônica do tipo RR-2C, em conformidade com a DNER-EM 369/97. Antes da aplicação, a emulsão deve ser diluída na proporção de 1:1 com água a fim de garantir uniformidade na distribuição, com taxa de aplicação de emulsão diluída da ordem de 0,9 a 1,0 L/m<sup>2</sup>, de modo que a taxa de ligante residual fique em torno de 0,4 L/m<sup>2</sup>. A distribuição do ligante deverá ser feita por veículo apropriado ao tipo caminhão espargidor, equipado com bomba reguladora da pressão e sistema completo de aquecimento; as barras de distribuição devem permitir ajustes verticais e larguras variáveis de espalhamento devendo também estar aferido este equipamento. A mistura não deve ser distribuída quando a temperatura ambiente for inferior a 10°C ou em dias de chuva. Não deverá ser permitido o trânsito de veículos sobre esta pintura. Após a execução, a contratada deverá entregar à fiscalização um relatório de controle de qualidade, contendo os resultados dos ensaios e determinações devidamente interpretados, caracterizando a qualidade do serviço executado

#### **Capa**

O revestimento asfáltico (capa) consistirá de uma camada de concreto Betuminoso



Usinado a Quente (C.B.U.Q.), Faixa A do DAER-ES-P 16/91, com espessura mínima de 3 (três) centímetros (compactado) e largura de 8m. O concreto asfáltico deve estar de acordo com o contido na norma DNIT 031/2006 – ES. A mistura de agregados para o concreto asfáltico (CBUQ) a ser utilizado deverá estar enquadrada na Faixa A do DAER-ES-P 16/91.

## **5- ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS**

### **Materiais da camada asfáltica**

Para a camada de reperfilagem (4cm) e revestimento (3cm), o cimento asfáltico utilizado deve ser o CAP-50/70, com suas especificações sendo compatíveis com a norma DNIT 095/2006 – EM. Todo carregamento de cimento asfáltico deve apresentar por parte do fabricante/distribuidor certificado de resultados de análise dos ensaios de caracterização que comprovem o enquadramento do ligante dentro das especificações, contendo também indicação clara da sua procedência, do tipo e quantidade do seu conteúdo e distância de transporte entre a refinaria e o local de entrega.

Para os agregados a serem utilizados deve-se assegurar que o material tenha as propriedades adequadas para este tipo de uso. Desta maneira, conforme a norma de execução do concreto asfáltico DNIT 031/2006 – ES devem ser realizados, pelo menos uma vez ou quando houver variações quanto à origem e natureza do agregado, os ensaios de Abrasão Los Angeles (DNER-ME 035/98), Ensaio de Adesividade (DNER- ME 078/94 e DNER 079/94), Ensaio de Índice de Forma do agregado graúdo (DNER- ME 086/94). Ainda segundo a normativa, além destes devem ser realizados como ensaios de rotina e controle de qualidade 02 ensaios de Granulometria (DNER-ME 083/98) e 01 ensaio de Equivalente de Areia (DNER-ME 054/97), ambos para cada 8 horas de trabalho.

### **Execução da camada asfáltica**

O Concreto Betuminoso Usinado a Quente (C.B.U.Q.) será produzido na usina de asfalto a quente, atendendo aos requisitos especificados. O concreto asfáltico somente deve ser fabricado, transportado e aplicado quando a temperatura ambiente for superior a 10° C. Ao sair do misturador, a massa deve ser descarregada diretamente nos caminhões basculantes e transportada para o local de aplicação. Os caminhões utilizados no transporte deverão possuir lona para proteger e manter a temperatura da mistura asfáltica a ser aplicada na obra.

Para a camada de reperfilagem, a descarga deverá ser na pista com a imediata distribuição e nivelamento por meio da moto-niveladora e compactação por meio do rolo liso vibratório tipo tandem de 11,65 toneladas e rolo compactador de pneus com pressão variável de 27 toneladas.

Para a camada de revestimento final e de recapeamento, a descarga da mistura será efetuada na caçamba de uma vibro-acabadora, a qual irá proceder ao espalhamento na pista

que deverá ter como objetivo a pré-conformação da seção de projeto. Em conjunto com a vibro-acabadora, deverá atuar o rolo liso vibratório tipo tandem de 11,65 toneladas e o rolo compactador de pneus com pressão variável de 27 toneladas, cujos pneumáticos deverão ter suas respectivas pressões internas aumentadas gradativamente, com o suceder das passadas. Como unidade de acabamento, deve-se utilizar rolo metálico tipo tandem.

A temperatura para a compactação da massa asfáltica na pista deverá ser a especificada no projeto de dosagem da mistura asfáltica, usualmente ficando em torno de 150° (cento e cinquenta graus), sendo indispensável a utilização de termômetro adequado durante a compactação na pista, para fins de fiscalização.

### **Controle de qualidade**

Para fins de controle do concreto asfáltico deverão ser coletadas amostras de forma aleatória da mistura que está sendo empregada para realização de ensaios, com plano de amostragem de acordo com o item 7.4 da NORMA DNIT 031/2006 – ES que detalha os procedimentos para realização do controle tecnológico. Os custos envolvidos são por parte da contratada e os resultados obtidos deverão enquadrar-se nas especificações de projeto,

Para o controle da usinagem, devem ser coletadas amostras a cada 700 m<sup>2</sup> de pista para efetuar a determinação do teor de ligante empregado (DNER-ME 053/94) e granulometria (DNER-ME 083/98) dos agregados resultantes das extrações de ligante. Além disso, para certificar que a mistura possui as características adequadas devem ser realizados os ensaios Marshall (DNER 043/95) e Tração por compressão diametral (DNIT 136/2018 – ME) em três corpos-de-prova moldados in loco, para cada jornada de oito horas de trabalho.

Para controle do grau de compactação devem ser extraídos corpos-de-prova da mistura espalhada e compactada na pista, por meio de brocas rotativas. O GC será determinado pela relação entre a densidade aparente (DNIT 428/2020 – ME) encontrada e a densidade aparente de projeto da mistura, não sendo permitidos GC inferiores a 97% ou superiores a 101%. Com os mesmos corpos-de-prova deve ser determinado a espessura da camada por meio de paquímetro, admitindo-se variação de  $\pm 5\%$  em relação à espessura de projeto. Para estes, a avaliação de conformidade ou não conformidade devem seguir os critérios estabelecidos no item 7.5 da NORMA DNIT 031/2006 – ES.

A empresa contratada deverá realizar o controle de qualidade durante a execução da camada de concreto asfáltico, observando as prescrições contidas na NORMA DNIT 031/2006 – ES, devendo apresentar à fiscalização, em forma de relatório técnico todos os dados compilados, processados e analisados. O relatório deve conter também, em anexo, os laudos técnicos dos ensaios que atestam as informações utilizadas para compor o relatório. A última medição somente será processada se junto a ela estiver anexado um relatório de controle de qualidade contendo os resultados dos ensaios e determinações devidamente

interpretados, caracterizando a qualidade do serviço executado. Todos os custos envolvidos ao controle de qualidade são por parte da contratada.

**Medição:** O Concreto Betuminoso Usinado à Quente (C.B.U.Q.) será medido em toneladas de mistura efetivamente aplicada na pista, com a entrega do ticket da balança servindo como forma de controle auxiliar.

Nota: Caberá à empresa vencedora da licitação os ensaios que comprovem a composição requerida do CBUQ e submetê-los a apreciação da Fiscalização da Prefeitura Municipal.

## **6- - SINALIZAÇÃO**

### **Sinalização horizontal**

A sinalização horizontal deverá obedecer às especificações constantes nas normas do DNIT e DAER. A superfície onde será realizada a pintura deverá estar limpa. Os trabalhos deverão ser realizados por meio manual, por pessoal treinado e com materiais de primeira qualidade. A sinalização horizontal será executada com tinta retrorrefletiva a base de solvente, com microesferas de vidro do Tipo II-A (250 g/m<sup>2</sup>) e Tipo I-B (245 g/L). A tinta deverá apresentar ótima aderência ao pavimento, alta resistência ao desgaste e boa flexibilidade, devendo atender as especificações da NBR 11862/2020.

A mobilização da firma Construtora compreende a instalação inicial e a colocação, no canteiro da obra, dos meios necessários ao início da execução dos serviços.

Todo o serviço de sinalização necessário à segurança das obras e dos pedestres e veículos é imprescindível e de responsabilidade da CONTRATADA.

A sinalização deverá ser executada em até 15 dias após o término da execução da capa asfáltica da rua.

## **7- PLANO DE EXECUÇÃO DA OBRA**

### **Mobilização**

A mobilização da empresa construtora compreende a instalação inicial e a colocação, no canteiro da obra, dos meios necessários ao início da execução dos serviços.

Todo o serviço de sinalização necessário à segurança das obras e dos pedestres e veículos é imprescindível e de responsabilidade da CONTRATADA.

### **Etapas de execução**

Os trabalhos devem ser executados na seguinte sequência:

- ✓ Isolamento da rua com placas e cones;



- ✓ Limpeza geral do pavimento existente;
- ✓ Aplicação de pintura de ligação;
- ✓ Execução do reperfilamento com a camada inferior de concreto asfáltico (4cm);
- ✓ Aplicação de pintura de ligação;
- ✓ Execução da camada de revestimento com concreto asfáltico (3cm);
- ✓ Sinalização Viária;
- ✓ Limpeza do canteiro de trabalho.

**OBS.:** O executor apresentará no momento da ordem de serviço, a ART de execução da obra, a relação com o nome e o correspondente número da série da CTPS, dos empregados designados para a obra assinados pelo responsável técnico, responsável pela empresa e contador. O diário de obras estará sempre junto à obra, para a fiscalização do responsável técnico do município e terá a assinatura do Eng. Executor e pelo responsável pela empresa.

A execução de todos os serviços citados no memorial e no orçamento será de responsabilidade da empresa contratada.

A empresa contratada deverá retirar corpos de prova após a obra concluída para enviar para a análise e após apresentar o laudo técnico de controle tecnológico e os resultados dos ensaios realizados em cada etapa dos serviços conforme exigências normativas.

É obrigação da empresa contratada oferecer e distribuir os materiais e equipamentos de proteção individual de cada funcionário, tendo o controle de entrega, caso a fiscalização do Município necessite tal documento.

Prazo de Execução: 30 dias      Garantia da obra: 5 anos

Ijuí/RS, 18 de julho de 2025.

---

Roberto Petri Brandão  
Engenheiro Civil  
CREA RS227326



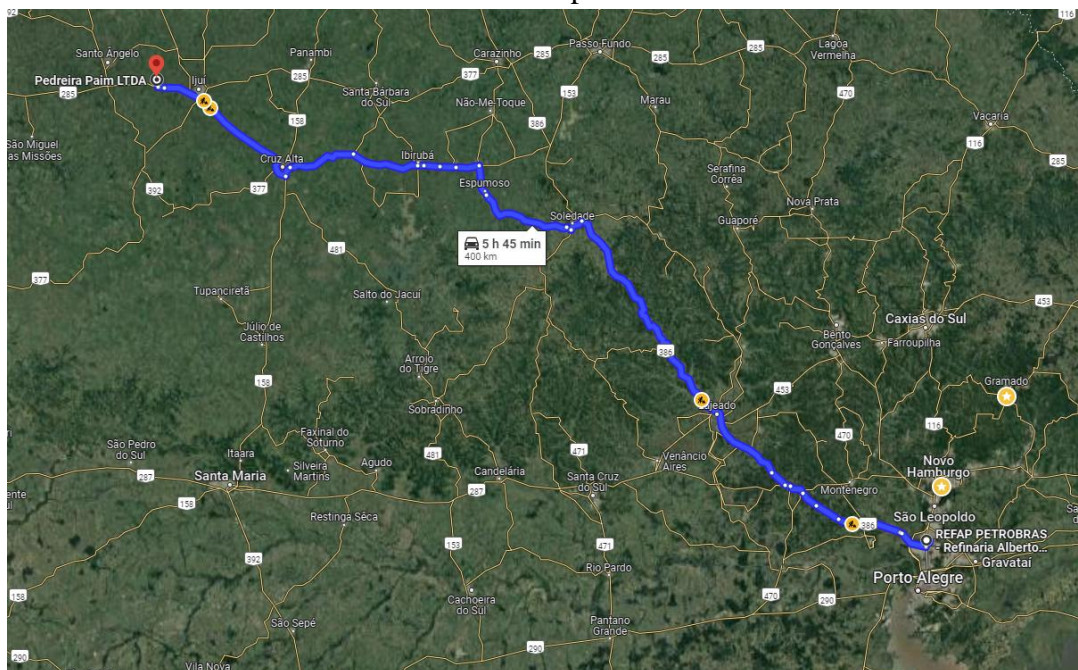
**Município  
de Ijuí**

**Memorial Descritivo / Pavimentação asfáltica**

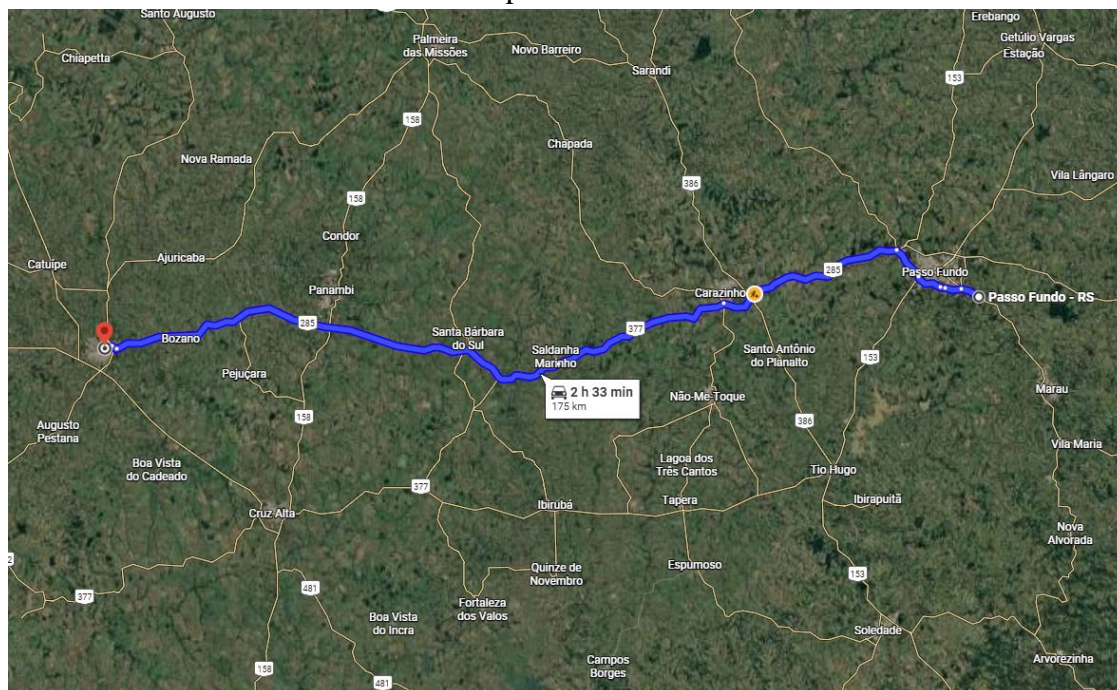
## Anexo I

### Distâncias médias de Transporte

#### Distância média de Transporte - CAP 50/70 - 400 km



#### Distância média de Transporte - Emulsão Asfáltica - 175 km



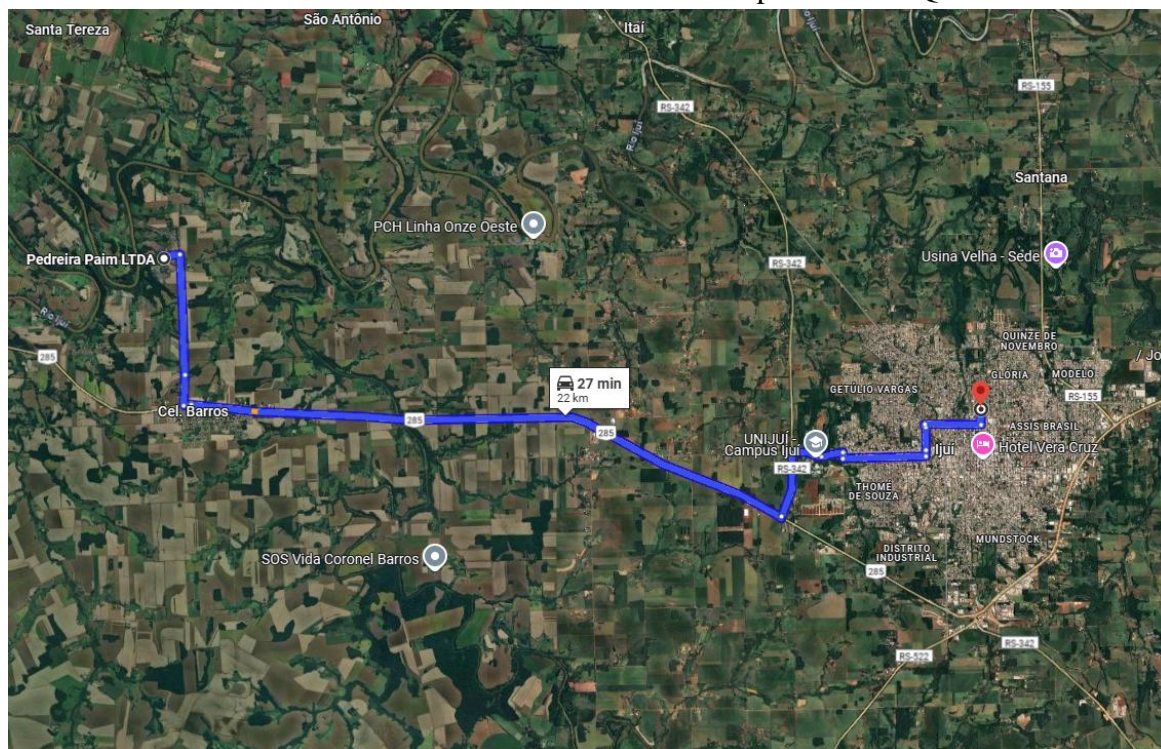
Rua Benjamin Constant, 429 - Centro - Ijuí/RS  
CEP: 98700-000 - (55) 3331-8200 - [ouvidoria@ijui.rs.gov.br](mailto:ouvidoria@ijui.rs.gov.br)



Prefeitura de Ijuí



Rua 15 de Novembro - Distância média de Transporte - CBUQ - 22 km





**Anexo II**  
**Quantitativos dos materiais para pavimentação**

QUANTITATIVOS RELACIONADOS À PAVIMENTAÇÃO ASFÁLTICA			
Local:	Rua 15 de Novembro		
Trecho:	entre a rua Antônio Setembrino Lopes e a rua Waldemar Pannembecker		
Extensão total (m):	139,60		
Largura média da via reperfilagem (m):	11,76	Largura da Capa (m):	8
Área de trecho linear (m²):	1626,39		
Área de capa (m²):	1116,80		
Área adicional reperfilamento (m²):	0,00	Descrição:	-
Área adicional capa (m²):	0,00	Descrição:	-
Área Total REPERFILAMENTO (m²)	1.626,39		
Área Total CAPA (m²)	1.116,80		

CAMADA DE CBUQ FAIXA C DNIT PARA REPERFILAGEM SOBRE O CALÇAMENTO			
Área total de reperfilagem (m²)	1.626,39		
Área de pintura de ligação (m²)	1626,39	Taxa de aplicação (kg/m²):	0,45
Massa de Emulsão asfáltica (kg):	731,88	DMT da emulsão (km):	175
M. de Tr. Da emulsão para DMT até 30 km (t x km):	21,96		
M. de Tr. Da emulsão para DMTexcedente (t x km):	106,12		
Espessura da camada de reperfilagem (m):	0,04		
Volume CBUQ (m³):	65,06		
Densidade aparente estimada (t/m³):	2,55		
Massa estimado do CBUQ Faixa C DNIT (t):	165,89		
Teor estimado do CBUQ Faixa C DNIT	5,75%		
Massa total de CAP 50/70	9,54		
Distância de transporte do CBUQ (km):	22		
M. de Tr. Do CBUQ para DMT até 30 km (t x km):	3649,62		
M. de Tr. Do CBUQ para DMTexcedente (t x km):	0,00		
Distância de transporte do CAP (km):	400		
M. de Tr. Do CAP para DMT até 30 km (t x km):	286,16		
M. de Tr. Do CAP para DMT excedente (t x km):	3529,35		

CAMADA DE CBUQ FAIXA C DNIT PARA CAMADA DE ROLAMENTO			
Área total de reperfilagem (m²)	1.116,80		
Área de pintura de ligação (m²)	1116,80	Taxa de aplicação (kg/m²):	0,45
Massa de Emulsão asfáltica (kg):	502,56	DMT da emulsão (km):	175
M. de Tr. Da emulsão para DMT até 30 km (t x km):	15,08		
M. de Tr. Da emulsão para DMTexcedente (t x km):	72,87		
Espessura da camada de reperfilagem (m):	0,03		
Volume CBUQ (m³):	33,50		
Densidade aparente estimada (t/m³):	2,55		
Massa estimado do CBUQ Faixa C DNIT (t):	85,44		
Teor estimado do CBUQ Faixa C DNIT	5,75%		
Massa total de CAP 50/70	4,91		
Distância de transporte do CBUQ (km):	22		
M. de Tr. Do CBUQ para DMT até 30 km (t x km):	1879,57		
M. de Tr. Do CBUQ para DMTexcedente (t x km):	0,00		
Distância de transporte do CAP (km):	400		
M. de Tr. Do CAP para DMT até 30 km (t x km):	147,38		
M. de Tr. Do CAP para DMT excedente (t x km):	1817,63		