



ESTADO DO AMAPÁ
PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE VITÓRIA DO JARI/AP

MEMORIAL DESCRITIVO

PROJETO: PAVIMENTAÇÃO ASFÁLTICA COM DRENAGEM,
MEIO FIO, SARJETA E CALÇADA DO MUNICÍPIO
DE VITÓRIA DO JARI - AP.

CONVÊNIO Nº 907125/2020

Novembro de 2021

Sumário

Sumário	2
1 DADOS DO PROJETO	3
1.1 ENDEREÇO	3
1.2 RESPONSÁVEL TÉCNICO	3
2 PREMISSAS	4
3 CONCEPÇÃO DO PROJETO	4
3.1 SITUAÇÃO E LOCALIZAÇÃO	5
3.2 TERRAPLENAGEM	6
3.3 DRENAGEM	7
3.4 PAVIMENTAÇÃO	8
3.5 SINALIZAÇÃO	9

1 DADOS DO PROJETO

ASSUNTO:	MEMORIAL DESCRITIVO	MEMO 01 Rev.: 02
OBJETO:	PAVIMENTAÇÃO ASFÁLTICA COM DRENAGEM, MEIO FIO, SARJETA E CALÇADA DO MUNICÍPIO DE VITÓRIA DO JARI - AP.	
ÁREAS:	<p style="text-align: center;">_____ PROPRIETÁRIO: PREFEITURA DE VITÓRIA DO JARI - AP</p> <p style="text-align: center;">_____ AUTOR DO PROJETO: Marcus Vinicius V. Nascimento Engenheiro civil CREA nº 210.169.654-1</p>	
TRECHO RAMAL NOVA CONQUISTA		
PAVIMENTAÇÃO	50.855,07 m ²	
MEIO FIO E SARJETA	560,19 m ²	
CALÇADA	242,92 m ²	
TOTAL A CONSTRUIR	51.658,17 m²	

1.1 ENDEREÇO

RAMAL NOVA CONQUISTA: TRECHO 01, TRECHO 02, TRECHO 03, TRECHO 04 E TRECHO 05

1.2 RESPONSÁVEL TÉCNICO

PROJETOS, ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS e ORÇAMENTO.

Marcus Vinicius Vasconcelos Nascimento, engenheiro civil. CREA nº 210.169.654-1

2 PREMISSAS

As premissas básicas do projeto partiram da necessidade de prover ao município de Vitória do Jari e as famílias que moram no ramal contemplado com a pavimentação, um melhor acesso, proporcionando uma maior segurança e comodidade para a população de Vitória do Jari - AP.

Nesse contexto, em consonância com a proposta de criar uma infraestrutura digna para os moradores, este plano contempla a construção de uma rodovia vicinal de classe D, com pista de rolamento de 6,00 m de largura. No início do trecho teremos calçada com 1,50 m, após a calçada teremos acostamento de 1,00 de cada lado, ao longo dos trechos foram previstos a distribuição de superelevação e superlarguras para os segmentos em curva. Essa infraestrutura irá beneficiar a população local quanto a um trajeto mais seguro, eficiente e confortável.

Este projeto visa criar condições adequadas para o desenvolvimento do município nessa área que não possuem as mínimas condições de infraestrutura, facilitando a locomoção e acesso ao trabalho e demais atividades localizadas em outros setores da cidade.

3 CONCEPÇÃO DO PROJETO

A concepção do projeto foi adotada a partir da necessidade de construção de infraestrutura para o município de Vitória do Jari-AP, obtido através das reuniões realizadas com o cliente.

Nesse projeto, será planejado a construção de PAVIMENTAÇÃO ASFÁLTICA COM DRENAGEM, MEIO FIO, SARJETA E CALÇADA DO MUNICÍPIO DE VITÓRIA DO JARI - AP, sendo:

RAMAL NOVA CONQUISTA

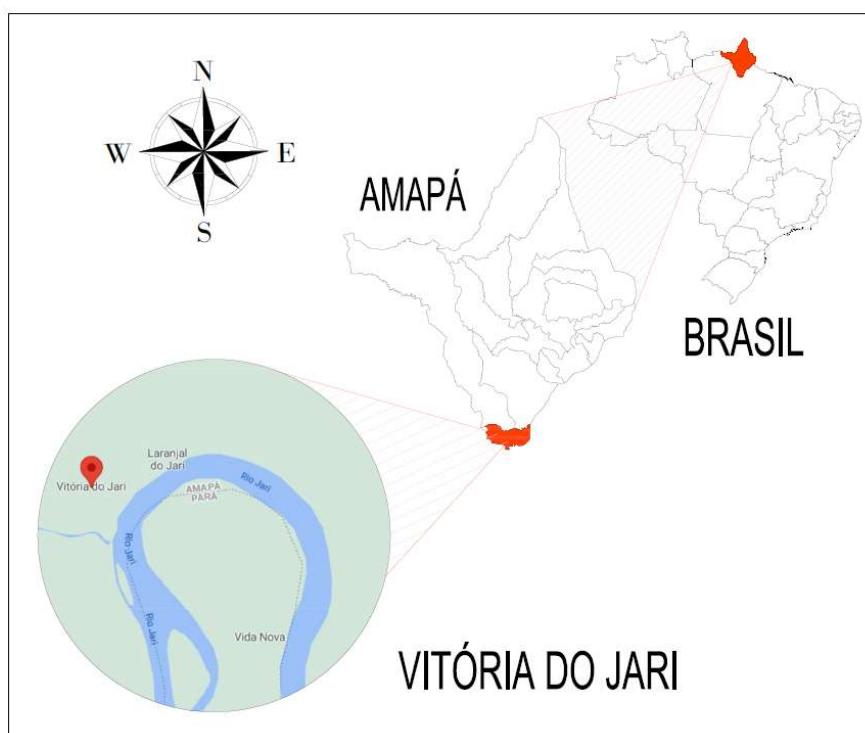
- TRECHO 01 com 3.390,20 m de extensão;
- TRECHO 02 com 512,22 m de extensão;
- TRECHO 03 com 1.357,29 m de extensão;

- TRECHO 04 com 561,76 m de extensão;
- TRECHO 05 com 30,00 m de extensão.

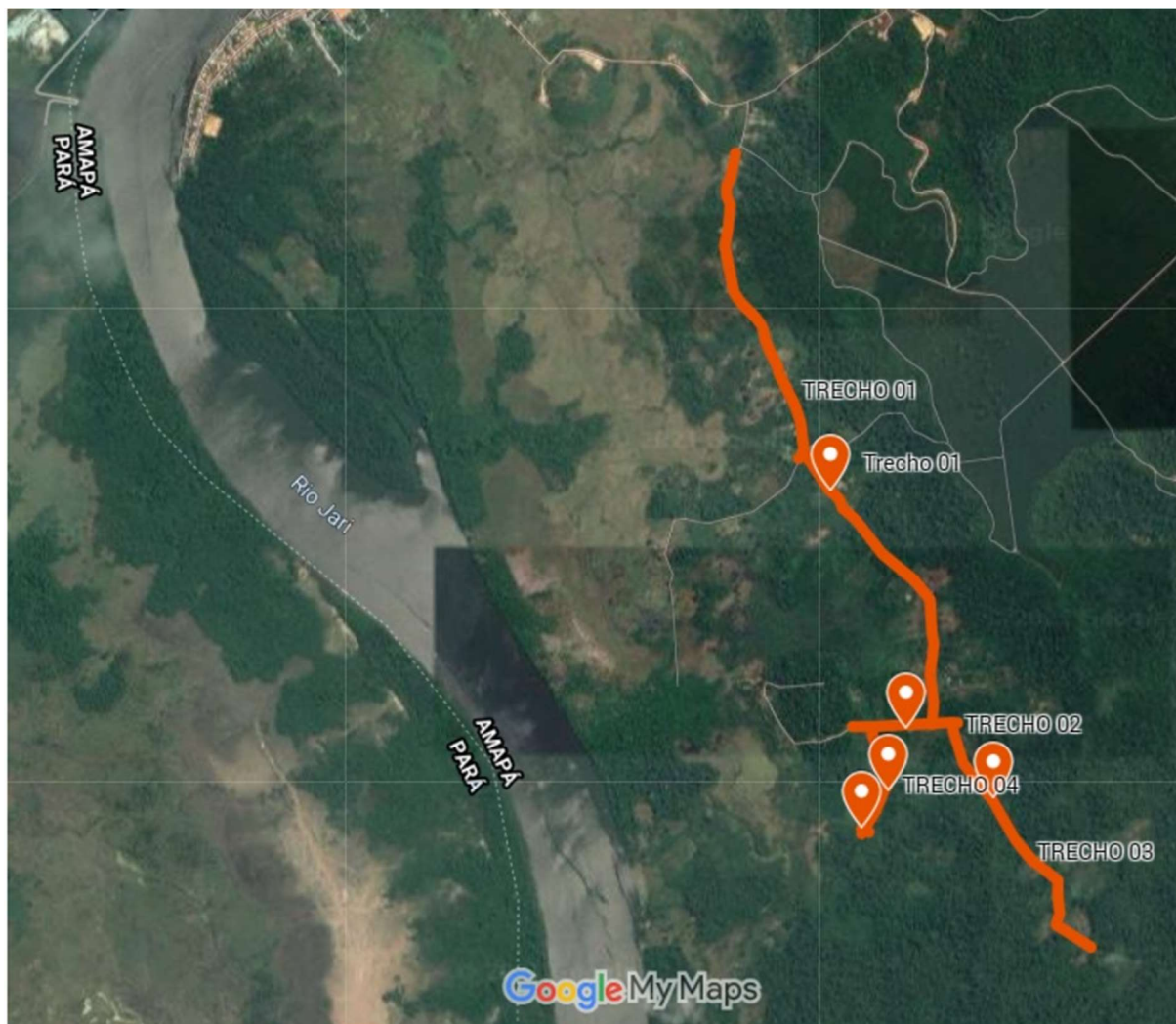
A obra será constituída em execução de pavimentação em CBUQ, ao longo dos trechos foram previsto a distribuição de superelevação e superlarguras para o segmentos em curva, a área pavimentada total possui 50.885,07 m², contendo drenagem superficial compreendendo meio fio de concreto e linha d'água (sarjeta), bem como profunda com instalações de tubulações de concreto armado, bocas de lobo, além da edificação do passeio público em piso intertravado, com blocos retangular cor natural de 20 x 10 cm e rampa de acessibilidade.

A pavimentação receberá base e sub base de 15 cm cada com material laterítico compactado com proctor normal a 100%, receberá revestimento com CBUQ espessura de 5 cm na pista de rolamento e 3 cm no acostamento.

3.1 SITUAÇÃO E LOCALIZAÇÃO



RAMAL NOVA CONQUISTA



Trecho	Latitude	Longitude
Trecho 01	0°57'11.1"S	52°24'15.60"W
Trecho 02	0°57'50.9"S	52°24'03.1"W
Trecho 02	0°58'02.9"S	52°23'48.5"W
Trecho 04	0°58'01.5"S	52°24'06.2"W
Trecho 05	0°58'13.6"S	52°24'26.0"W

3.2 TERRAPLENAGEM

A concepção dos projetos de Terraplenagem, Drenagem e Pavimentação foram idealizadas em conjunto em virtude da forte ligação e dependência entre si. Contudo para uma melhor exposição das ideias comentaremos os projetos em separado.

O projeto de **TERRAPLENAGEM** foi direcionado pelo atual relevo existente, o qual apresenta uma região de baixa altitude. As cotas de nível previstas em projeto de terraplenagem foram de altitude suficiente para suavizar os desníveis, bem como favorecer um bom escoamento das águas pluviais, tanto as que percorrem superficialmente quanto as que serão captadas pela rede de drenagem profunda. Viabilizando os custos e fazendo uso do excelente material laterítico encontrado na região, determinamos ser a laterita o principal insumo a ser disponibilizado como material para os aterros e correção de solo.

Percorremos todos os trechos e detectamos visualmente ausência de atoleiros e/ou pontos de terreno saturado, contudo previmos para todos os trechos no mínimo um corte superficial de 5 cm para regularização, desempolamento (descompactação) e nova compactação com aplicação de material corretivo, objetivando uma base resistente, sem perder de vista os limites de cota do nível máximo considerando o estudo de concordância de níveis entre os trechos.

3.3 DRENAGEM

A **DRENAGEM** teve como principal indicador a variação de cota de altitude, em decorrência, elaboramos um sistema de drenagem equalizando escoamentos superficiais e profundos.

O sistema superficial será composto de guia (meio-fio) e sarjeta conjugados de concreto, moldada in loco com extrusora, 45 cm base (15 cm base da guia + 30 cm base da sarjeta), com 22 cm altura, conseguindo assim boa vazão e reduzindo transbordamentos, como também entradas e descidas d'água, valetas de proteção nas cristas de cortes ou pés de aterro conseqüentemente afastados das faixas de tráfego, com a mesma finalidade das sarjetas, mas que por escoarem maiores deflúvios ou em razão de suas características construtivas têm em geral a forma trapezoidal ou retangular.

Como forma de reduzir a velocidade de escoamento nas vias, saída ou mesmo ao longo da própria canalização, de modo a reduzir os riscos dos efeitos de erosão nos próprios dispositivos ou nas áreas adjacentes adotou o dissipador de energia.

A captação das águas superficiais pela drenagem profunda será por intermédio de boca de lobo simples construídas em alvenaria de blocos de concreto sobre base de concreto simples com 20 cm de espessura, conforme detalhe no projeto.

A ligação das bocas de lobo aos PV's conta com linhas de concreto armado, com diâmetro de 400 mm (espinhas).

A ligação entre os PV's quando necessário, também será por intermédio de tubos de concreto armado, registrando as seguintes características: tubo concreto armado sendo os diâmetros compatíveis com as vazões solicitadas pelas tubulações.

Os poços de visita foram projetados para captação destas águas pluviais em concreto armado, conforme projeto.

3.4 PAVIMENTAÇÃO

O projeto de **PAVIMENTAÇÃO** engloba tanto as pistas de rolamento quanto os passeios públicos. Através do levantamento topográfico de campo, obtivemos um cadastro da via existente, bem como as linhas de fachadas dos imóveis, assim, podemos encaixar um perfil transversal sem desapropriações. Compatibilizando o projeto com atual situação, projetamos a pavimentação então:

TRECHO ÚNICO	FAIXA DE ROLAMENTO	SARJETA	CALÇADA/ ACOSTAMENTO	REVESTIMENTO	PADRÃO
RAMAL NOVA CONQUISTA - TRECHO 01 estaca 0+7,06 até estaca 169+17,26	6,0 m	30 cm	Calçada com 1,50 m e acostamento com 1,00 m	CBUQ sendo espessura da pista de rolamento com 5 cm e acostamento com 3 cm	Mão dupla
RAMAL NOVA CONQUISTA - TRECHO 02 - estaca 0 até	6,0 m	N/A	Acostamento 1,00 m	CBUQ sendo espessura da pista de rolamento com 5 cm e	Mão dupla

estaca 25+12,22				acostamento com 3 cm	
RAMAL NOVA CONQUISTA - TRECHO 03 - Estaca 0+6,38 até Estaca 68 + 3,67	6,0 m	N/A	Acostamento 1,00 m	CBUQ sendo espessura da pista de rolamento com 5 cm e acostamento com 3 cm	Mão dupla
RAMAL NOVA CONQUISTA - TRECHO 04 estaca 0+6 até estaca 27+11,79 + estaca 28+4,03+6 até estaca 29	6,0 m	N/A	Acostamento 1,00 m	CBUQ sendo espessura da pista de rolamento com 5 cm e acostamento com 3 cm	Mão dupla
RAMAL NOVA CONQUISTA - TRECHO 04 estaca 0+6 até estaca 27+11,79 + estaca 28+4,03+6 até estaca 29	12,0 m	30 cm	Acostamento 1,00 m	CBUQ sendo espessura da pista de rolamento com 5 cm e acostamento com 3 cm	Mão dupla

A pavimentação receberá sub-base e base de 15 cm cada, com material laterítico compactado com proctor normal a 100%, receberá revestimento com CBUQ de acordo com as normas técnicas.

O passeio público será em piso intertravado, com blocos retangular cor natural de 20 x 10 cm, assentado em colchão de areia 6 cm, sem ressalto e/ou desníveis, equipadas com rampas para acessibilidade e piso tátil.

3.5 SINALIZAÇÃO

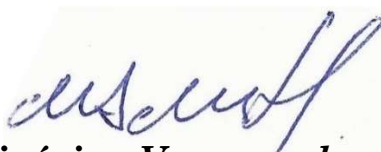
Deverá ter sinalização viária horizontal, com pintura de faixa com tinta base acrílica emulsionada em água, espessura de 0,5 mm, tacha e tachão refletivo bidirecional e

sinalização vertical com placa em aço nº 16 galvanizado, com película retrorrefletiva tipo I + III, utilizando suporte polimérico ecológico maciço diâmetro de 6,50 cm.

Os benefícios alcançados com a implantação deste projeto serão significativos, pois além de facilitar a mobilidade urbana, irá proporcionar melhorias no comércio e novos negócios, além de melhorar esteticamente o local, favorecendo o crescimento do município em todos os aspectos.

Área total construída	51.658,17 m²
Custo da Obra sem BDI Custo NÃO DESONERADO	R\$ 7.768.707,59
BDI Adotado	Serviço - 23,38 % Material – 15,00 %
Custo da Obra com BDI	R\$ 9.585.031,42
Custo por m²	R\$ 185,55 / m²

Vitória do Jari, 25 de novembro de 2021.



Marcus Vinicius Vasconcelos Nascimento

Engenheiro civil
CREA nº 210.169.654-1