



## **PROJETO BÁSICO DE ENGENHARIA**

**Recuperação de 34,00km da estrada denominada TRANSJUTAI que dá acesso a todos os agricultores assentados ao longo da diretriz, bem como aos agricultores localizados nos assentamentos Bujaru, Inácia, Nova Santa Maria e Jutaimirim, localizado no município de CONCÓRDIA DO PARÁ, no Estado do Pará.**

### **1 – APRESENTAÇÃO**

Com base nos fundamentos da Lei n.º 8.666 de 21.06.93, e suas alterações posteriores, Instrução Normativa/STN/n.º 01, de 15 de janeiro de 1997, e suas alterações, Resolução Conama n.º 289, de 25 de outubro de 2001, Resolução Conama n.º 237, de 19 de dezembro de 1997, Lei n.º 5.194, de 24/12/1966, Resolução Confea n.º 218, de 29/06/1973, este projeto básico visa fornecer elementos necessários e suficientes, com nível de precisão adequado, e subsídios que possibilitem viabilizar a complementação de obras de infra-estrutura básica, no presente caso, a Recuperação de 34km de estradas de acesso aos PA'S Bujaru, Inácia, Nova Santa Maria e Jutai Mirim, no município de CONCÓRDIA DO PARÁ, neste Estado.

As obras deverão ser executadas em conformidade com a metodologia e especificações anexadas e em consonância com os ditames do art. 7º da Lei n.º 8.666, de 21.06.93, e alterações posteriores.

Com a execução dessas obras, vislumbra-se melhorar as condições sociais dos agricultores localizados ao longo do trecho a ser recuperado que atualmente estão enfrentando situações adversas devido ao estado precário da estrada em decorrência do período invernosso muito intenso este ano dificultando o acesso a saúde, educação, transporte, comercialização de seus produtos. O Ministério da Integração Nacional, como órgão responsável pela condução da Política Nacional de Desenvolvimento Regional – PNDR em nosso país, sensível a estas realidades, tem buscado minimizar os problemas, tentando estender de forma mais abrangente possível os benefícios sociais ao meio rural.

As obras e serviços, objeto deste projeto básico deverão ser executadas através de convênio com a Prefeitura Municipal de Concórdia do Pará.

### **2 – JUSTIFICATIVA**

Um dos principais problemas enfrentados pelas populações carentes que habitam as áreas rurais dos municípios paraenses, entre outros é a carência de estradas vicinais de acesso aos lotes dos agricultores.

Entretanto, a malha viária do município é muito extensa e o Município não dispõe de recursos para a execução dessas obras em sua totalidade, daí a necessidade de execução das obras em referência em parceria com o executivo municipal.

Dessa forma, o poder público ao fazer investimentos para a execução dessas obras estará não somente beneficiando a comunidade no que se referem os aspectos de infraestrutura básica, mas também melhorando as condições de acesso às propriedades, a escola e saúde de seus habitantes.

Trata-se, portanto de um investimento na área social da mais alta importância e que terá ainda maior alcance quando se reduzem os custos de implantação e se amplia a cobertura de pessoas beneficiadas com o acesso ao transporte.

A execução dessas obras encontra justificativa consistente na necessidade premente de ser criada, e/ou, complementada a infraestrutura básica rural nos projetos de assentamento, tornando-os melhor estruturados e organizados, proporcionando às famílias de agricultores assentadas, os benefícios socioeconômicos mínimos necessários à fixação do homem no campo.

As áreas localizadas no interior do estado, carentes de infraestrutura e assistência técnica e social tem motivado o êxodo rural para os grandes centros urbanos. Um dos problemas mais graves das áreas diz respeito à insuficiência das malhas viárias, eletrificação rural e abastecimento de água. Entretanto, a proposta ora apresentada é de extrema importância socioeconômica, pois dará acesso aos agricultores localizados ao longo da diretriz da estrada, bem como aos agricultores localizados em assentamentos do INCRA, localizados estrategicamente ao longo da diretriz. O PA Bujaru esta localizado no km 13,1, o PA Inácia esta localizado no km 16,25, o PA Nova Santa Maria no km 26,4 e finalmente o PA Jutai Mirim no km32,4.

Portanto, além de favorecer esse corredor de transporte da produção agrícola, esta estrada de acesso é o corredor de transporte dos alunos localizados filhos de agricultores.

Esta obra tem o objetivo de se fazer cumprir o compromisso do Governo Federal, quando criou os Projetos, de adotar, na sua jurisdição, padrões mais humanos de vida, principalmente nos campos da saúde, educação, transporte e água potável, ao mesmo instante que se entende que a realização da proposição deste projeto básico irá servir de forte estímulo ao processo produtivo das comunidades que ali residem.

### **3 – LOCALIZAÇÃO DAS OBRAS.**

A estrada de acesso, também chamada de TRANSJUTAI, está situada no Município de Concórdia do Pará (PA), Macrorregião do Nordeste Paraense (04) e Microrregião Geográfica de Tomé-Açu (MGR – 12). A referida Microrregião integra os Municípios de Acará, Concórdia do Pará, Mojú, Tomé-Açu e Tailândia.

O Município está localizado na microrregião de Tomé Açu, e encontra-se aproximadamente a 150,00 km da Capital do Estado, Belém do Para. O principal acesso ao município é feito por via terrestre, através rodovia federal BR 316 até o município de Santa Isabel do Pará, e daí através da PA 140 até passando pelo município de Bujaru até o município de Concórdia do Pará e através da Estrada Vicinal Municipal TRANSJUTAI, percorrendo 32,4 km de estrada com revestimento primário, estão localizados os assentamentos mencionados anteriormente, que serão beneficiados, com a recuperação desta estrada de acesso

Quanto à localização das obras, as mesmas estão definidas conforme mapa anexado e as seguintes coordenadas UTM:

<b>Vicinal</b>	<b>Coordenadas (UMTM)</b>		<b>Extensão (km)</b>
	<b>Início</b>	<b>Final</b>	
Estrada vicinal Transjutai	23M0177684/9.795805	23M 0175889/9.815534	34,00

## **4 – DIAGNÓSTICO**

### **4.1 - Relevo**

Apresenta-se a área com relevo bastante diversificado, indo de topografia plana a ondulada.

### **4.2 - Vegetação**

A cobertura vegetal se apresenta constituída de mata primitiva e capoeira. Nas áreas já exploradas são encontradas pastagens artificiais e capoeiras.

### **4.3 - Hidrografia**

A microrregião conta com uma vasta rede hidrográfica, destacando-se como principais recursos hídricos, os Rios, Capim e Buraju, como os principais que apresentam boas condições de navegabilidade durante o ano todo por embarcações de pequeno, médio e calado. Ressalta-se também, a expressiva contribuição que esses rios oferecem para a pesca artesanal, que se constitui uma das principais atividades econômicas das populações ribeirinhas.

### **4.4 - Clima**

De acordo com a classificação de Köppen, o clima é do tipo do tipo AMi, com um período de estiagem característico de três a quatro meses. A precipitação pluviométrica mais elevada normalmente ocorre nos meses de janeiro a março sendo nos meses de junho a novembro que as chuvas se apresentam mais escassas, com precipitação pluviométrica em torno de 50 mm mensais. A temperatura média mensal é de 28°C e a umidade relativa do ar em torno de 80%.

O Município apresenta o clima do tipo equatorial Am, segundo a classificação de Köppen.

### **4.5 - Fatores socioeconômicos**

O setor primário é o que caracteriza a base da economia da área, destacando-se a produção de feijão, arroz e farinha como os principais produtos. Segue-se essa, a produção de Dendê, pimenta do reino, fibra de malva, extração de madeira, castanha de caju e, na pecuária, a criação extensiva de bovinos e suínos.

A produção gerada na região é destinada à comercialização é dirigida, principalmente, ao mercado de Interno consumidor de alguns municípios menores, situados nas proximidades, para os quais são repassados também produtos industrializados oriundos de outros centros.

A comercialização adotada na região, principalmente de produtos de subsistência, é feita, sobretudo, por atravessadores ou diretamente pelos produtores aos proprietários das usinas de beneficiamento.

O atendimento de saúde aos agricultores do Imóvel é realizado pela Prefeitura Municipal.

## **5 - INFRAESTRUTURAS NA ÁREA RURAL**

### **5.1 - Ramais e Vicinais**

As estradas vicinais e os ramais são trafegáveis durante todo o ano, dificultando o tráfego apenas no período das chuvas, principalmente para o escoamento da produção e deslocamento dos agricultores. A manutenção é feita pela Prefeitura Municipal, a qual contrata o serviço de uma

empreiteira para recuperar as vicinais, ramais e pontes existentes, não deixando em total abandono, pois dificultaria e impossibilitaria o uso constante destes corredores.

## **5.2 - Transporte**

O transporte de passageiros é realizado através peruas e moto-táxi. A produção agrícola e transportada por caminhões e ônibus do horário para os municípios mais próximos, como, Acará, Mãe do Rio e Tomé Açú.

Para o transporte escolar a Prefeitura dispõe-se de um ônibus que desloca os alunos até as Comunidades existentes na área de jurisdição dos assentamentos nos limites do Município. E por via fluvial através de embarcações de estrutura de ferro, que transportam os alunos ribeirinhos.

## **5.3 - Educação**

Na área da educação a Prefeitura Municipal construiu diversas unidades escolares através dos recursos do Fundef.

## **5.4 - Moradia**

Já foram construídas diversas habitações rurais em muitas localidades do Município, sendo que algumas habitações para serem construídas já incluídas na relação de beneficiários dependem dos ramais aqui propostos para acesso aos lotes contemplados com habitação.

## **5.5 - Saúde**

Nas comunidades do Município não existem postos de saúde. O que existe são agentes de saúde que se deslocam periodicamente às localidades para prestar assistência médica.

## **5.7 - Eletrificações Rurais**

Parte considerável de sua extensão já é atendida com eletrificação rural, e principalmente toda a estrada de acesso ao PA e a outros PA'S localizados ao longo da estrada vicinal TRANSJUTAI, já foram beneficiadas com energia elétrica, através do Programa Luz Para Todos do Governo Federal.

## **6- SITUAÇÃO FUNDIÁRIA**

“““ “““ O Município de Concórdia do Pará, é um município brasileiro, do Estado do Pará, estando localizado a uma latitude de 02° 00' 06” Sul e a uma longitude de 47°56'59” Oeste, estando a uma altitude de 440 metros. Possuindo uma área de 710,79999 km².

## **7 - LICENCIAMENTO AMBIENTAL**

Com relação ao licenciamento ambiental dessas obras a Prefeitura dará entrada no órgão competente do Governo Estadual solicitando a autorização para a execução dos trabalhos.

## **8 - APOIO INSTITUCIONAL**

A instituição que dará apoio à viabilidade do empreendimento é o Ministério da Integração Nacional, na esfericidade Federal, como gestor do programa, na análise e aprovação do projeto básico, liberação dos recursos e fiscalização e recebimento do empreendimento.

## **9 – SOLUÇÕES ALTERNATIVAS E EXECUÇÃO DO OBJETO**

A solução ora apresentada, ao nosso entendimento, se apresenta como uma alternativa viável para a questão, uma vez que possibilita, em curto prazo, uma resposta quase imediata aos reclamos da Comunidade quanto à implementação de obras de infraestrutura nos Projetos.

Dessa forma, os trabalhos consistirão em desmatamento, destocamento, limpeza (em alguns trechos, serviços complementares de alargamento), cortes e aterros, conformação mecânica de plataforma, revestimento primário, pontes de madeira de lei com vigamento simples e estacas cravadas, nos quantitativos constantes nas planilhas anexadas ao presente projeto básico de engenharia.

Deverá haver remoção da camada vegetal, onde for o caso, conformação mecânica em uma plataforma de 6,00 m com abaulamento do leito em 3 % a partir do centro, revestimento primário e compactação em toda a pista de rolamento (6,00 m).

Como se trata de um projeto básico de engenharia, as diretrizes dos eixos das estradas e os quantitativos de serviços previstos poderão sofrer os ajustes necessários durante a execução das obras, ou quando da elaboração do projeto executivo, se for o caso. A eventual mudança de diretriz deverá ser feita em consonância com os representantes das comunidades interessadas, da empresa executora da obra e de técnicos do Ministério, mantendo-se, entretanto, de todo modo, a natureza do objeto.

Assim, o padrão das estradas vicinais a que se propões a executar assemelha-se aos construídos pela Administração Municipal.

Os serviços para a materialização do empreendimento serão executados em observância às peças técnicas anexadas a este projeto, no que couber.

## **10 - PRAZOS DE EXECUÇÃO DA OBRA**

Para execução de todas as obras, objeto deste projeto básico, considerando que as mesmas serão executadas concomitantemente, estima-se a necessidade de 150 (cento e cinquenta) dias.

## **11 – CUSTOS DAS OBRAS**

O custo total previsto para a execução de todos os serviços previstos na planilha de quantidades e custos é de **R\$-1.609.131,18** (um milhão, seiscentos e nove mil cento e trinta e um reais e dezoito centavos), cabendo ao Ministério da Integração um repasse de R\$-1.600.000,00(um milhão e seiscentos mil reais) e a Prefeitura com uma contrapartida financeira de R\$-9.131,18(nove mil cento e trinta e um reais e dezoito centavos).

Vale ressaltar, que utilizamos parâmetros de preços do Sinap, INCRA e Denit cuja planilha de preços anexamos a este projeto básico, para melhor visualização e análise por parte dos Órgãos de fiscalização.

## **PARTE 02**

### **2.1 - MEMORIAL DESCRITIVO**

**Objetivo:**

Levantamento de dados referente ao projeto básico de engenharia apresentado por técnico da Prefeitura Municipal de Concórdia do Pará visando à recuperação 34,00km de estradas vicinais localizadas em área de jurisdição do município de Concórdia do Pará no Estado do Pará, conforme discriminação mais adiante.

**Local:**

Prefeitura Municipal de Concórdia do Pará

**Técnico:**

Engenheiro Civil – Prefeitura Municipal

**Data**

17/07/2017

**CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES:** Após os levantamentos de campo e trabalhos de escritório, constatou-se que o trecho, ora proposto para a implantação das obras, está compreendido entre 0 km10 da estrada Transjutai até o limite da jurisdição do município conforme esta definida na Nota de Serviços de terraplenagem, passando pelas Comunidades Vila de Bujaru, Comunidade do Inácia, passando pela estrada de acesso aa Comunidade de Nova Santa Maria até a entrada da estrada de acesso as Comunidades Jutai Mirim, tratando-se, de um empreendimento útil para a comunidade local, onde foram construídas diversas habitações rurais através do Programa Nacional de Habitação Rural – PNHR.

**LEVANTAMENTO REALIZADO EM CAMPO:** recuperação/complementação de 34,00km de estradas vicinais.

**DESMATAMENTO/DESTOCAMENTO E LIMPEZA:** A etapa de serviços de limpeza lateral em uma faixa de .10.000m<sup>2</sup>/km.

**TERRAPLENAGEM:** Para os trechos em seção padrão manteve-se o volume previsto de 0,86m<sup>3</sup>/m linear, será considerado um volume de material de. Para os casos de aterros, no que tange a elevação de greide, os volumes de material estão calculados no quadro “*Nota de Serviço – Terraplenagem*” peça em anexo a este processo. Deverão ser compactados todos os aterros sobre as obras de artes correntes (bueiros) e os de encabeçamento das obras de arte especiais (pontes), exceto nos trechos de falso greide. Os aterros serão executados em camadas de 30cm, conforme indicado nas especificações técnicas deste projeto.

**LOCALIZAÇÃO DE JAZIDAS DE MATERIAL LATERÍTICO:** Para efeito de projeto, foi estimada uma DMT (Distância Média de Transporte) de aproximadamente 5,00 km, sendo que todas as jazidas a serem utilizadas na execução das etapas de revestimento primário estão localizadas em propriedades particulares.

**OBRAS DE ARTE CORRENTE:** Estão previstas as construções de bueiros em concreto armado, com linhas de diversas extensões, conforme o constante na “*Nota de Serviços – Terraplenagem*”, na *Relação de Pontos Levantados em Campo*, nas “*Especificações Técnicas*” e nos “*Desenhos*” que integram o Projeto Básico, em consonância com a tabela abaixo:

OAC	Ø (m)	Comprimento (m)	Quantidade de bocas
-----	-------	-----------------	---------------------

BSTC	0,60	64,00	16,00 unidades
BSTC	0,80	128,00	32,00 unidades
BSTC	1,00	48,00	12,00 unidades

**OBRAS DE ARTE ESPECIAL:** Estão previstas a construção de 52,00 metros de pontes de madeira de lei com vigamento simples e estacas cravadas cujas localizações estão nominadas na “Nota de Serviços de Terraplenagem”.

### **REVESTIMENTO PRIMÁRIO:**

Considerando os seguintes parâmetros: pista de rolamento terá largura de 6,00m e espessura do revestimento de 0,10 m, temos os seguintes volumes:

12 Volume de material escavado = 19.890,00m<sup>3</sup>

13 Volume de material compactado=19.890,00m<sup>3</sup>

14

15 **TRANSPORTE DO MATERIAL DE REVESTIMENTO:**

16 O momento de transporte é derivado do produto do volume de material de revestimento escavado pela DMT e pela taxa de empolamento. Esta taxa foi considerada igual a 25,00 %.

17 Momento de transporte = 221.276,25t x.km

**LOCALIZAÇÃO DE JAZIDAS DE MATERIAL LATERÍTICO:** Para efeito de projeto, foi estimada uma DMT (Distância Média de Transporte) de aproximadamente 5,00 km, sendo que todas as jazidas a serem utilizadas na execução das etapas de revestimento primário estão localizadas em propriedades particulares.

## **2.2 ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS DE ESTRADAS VICINAIS**

As especificações técnicas, aqui prescritas, visam fornecer subsídios capazes e suficientes de garantir uma execução economicamente viável, dentro dos padrões técnicos adotados pela Prefeitura Municipal, devendo ser aplicada apenas em relação aos serviços previstos na planilha de quantitativos e custos, peça componente do Projeto Básico de Engenharia, quando da execução da obra.

Os serviços de **recuperação/construção/complementação** de Estradas Vicinais Municipais serão executados no interior das faixas de domínio, definidas quando da demarcação dos lotes rurais, e os corpos estradais serão recuperados segundo as especificações técnicas fornecidas pela Prefeitura Municipal.

## **1. DISPOSICÕES GERAIS**

### **1.1. DEFINIÇÕES**

Para os efeitos desta especificação técnica são adotadas as seguintes definições:

**1.1.1. Aterros** – Segmentos de rodovia cuja implantação requer depósito de materiais provenientes de cortes e/ou de empréstimos, no interior dos limites das seções de projeto (off-sets) que definem o corpo estradal;

**1.1.2. Bacia de Acumulação e Amortecimento** – Dispositivo de drenagem que provoca perda de energia de um fluxo aquoso para não causar erosão no terreno;

**1.1.3. Bigode** – Abertura que se faz lateralmente no bordo da plataforma para permitir a drenagem superficial;

**1.1.4. Bota-Dentro** – Parte de terra, que no terrapleno, é aproveitada como aterro, dispensando grandes distâncias de transporte;

**1.1.5. Bota-Fora** – Material de escavação dos cortes não aproveitados nos aterros, devido a sua má qualidade, ao seu volume, ou à excessiva distância de transporte, e que é depositado fora da plataforma da estrada, de preferência, nos limites da faixa de domínio, quando possível;

**1.1.6. Bueiro de Greide** – Obras de transposição de talvegues naturais ou ravinas que são interceptadas pela estrada e que por condições altimétricas, necessitam de dispositivos especiais de captação e deságüe, em geral, caixas coletoras e saídas d'água;

**1.1.7. Bueiro de Grota** – Obras de arte correntes que se instalam no fundo dos talvegues. No caso de obras mais significativas correspondem a cursos d'água permanentes e, conseqüentemente, obras de maior porte;

**1.1.8. Corpo do Aterro** – Parte do aterro situado entre o terreno natural até 0,60 m abaixo da cota correspondente ao greide da terraplanagem;

**1.1.9. Cortes** – Segmentos de rodovia, em que a implantação requer a escavação do terreno natural, ao longo do eixo e no interior dos limites das seções do projeto (off-sets), que definem o corpo estradal;

**1.1.10. Corte Aterro Compensado** – É a destinação do volume de corte parcial ou total de um trecho ao aterro de outro trecho, compensado transversal e/ou longitudinalmente ao eixo do trecho considerado, salvo nos casos de bota fora ou empréstimo;

**1.1.11. Cota Vermelha** – Diferença entre a cota do greide no projeto e a do terreno natural, considerada no mesmo ponto. Denominação usualmente adotada para as alturas de corte e de aterro;

**1.1.12. Desmatamento** – Corte e remoção de toda vegetação de qualquer densidade;

**1.1.13. Destocamento e Limpeza** – Operações de escavação e remoção total dos tocos e raízes e da camada de solo orgânico, na profundidade necessária até o nível do terreno considerado apto para terraplanagem;

**1.1.14. DMT** – É a distância do centro de gravidade de massa de solo, rocha ou outro material inerte a ser transportado até o centro de gravidade do local do seu destino;

**1.1.15. Empolamento** – É o processo de expansão volumétrica do terreno natural após o desmonte do material;

**1.1.16. Empréstimos** – Área indicada no projeto, ou selecionada, onde serão escavados materiais a utilizar na execução da plataforma da estrada, nos segmentos em aterro;



**1.1.17. Greide Colado** – Entende-se como aquele constituído de solos naturais, convenientemente compactado, que formará uma capa de rolamento impermeável e resistente para suportar o tráfego de veículos;

**1.1.18. Jazida** – Área indicada para a obtenção de solos ou rocha a empregar na execução da estrada;

**1.1.19. Lombadas** – São dispositivos feitos ao longo da estrada, no sentido transversal, com a finalidade de represar e conduzir as águas pluviais, facilitando da drenagem do corpo estradal;

**1.1.20. Material de 1ª Categoria** – Compreende os solos em geral, residual ou sedimentar, seixos rolados ou não, com diâmetro máximo e inferior a 0,15m, qualquer que seja o teor de umidade apresentado;

**1.1.21. Material de 2ª Categoria** – Compreende os de resistência ao desmonte mecânico inferior à rocha não alterada, cuja extração se processe por combinação de métodos que obriguem a utilização do maior equipamento exigido contratualmente; a extração eventualmente poderá envolver o uso de explosivos ou processo manual adequado, incluídos nesta classificação os blocos de rocha, de volume inferior a 2,0 m<sup>3</sup> e os matacões ou pedras de diâmetro médio entre 0,15 m e 1,00 m;

**1.1.22. Material de 3ª Categoria** – Compreende os de resistência ao desmonte mecânico equivalente à rocha não alterada e blocos de rocha, com diâmetro superior a 1,00 m, e volume igual ou superior a 2,0 m<sup>3</sup>, cuja extração e redução, a fim de possibilitar o carregamento, se processem com o emprego contínuo de explosivos;

**1.1.23. Off-Sets** – Linhas de estacas demarcadoras da área de execução dos serviços;

**1.1.24. Projeto Básico** – Conjunto de elementos necessários e suficientes, com nível de precisão adequado, para caracterizar a obra ou serviço, ou complexo de obras ou serviços objeto da licitação, elaborado com base nas indicações dos estudos técnicos preliminares, que assegurem a viabilidade técnica e o adequado tratamento do impacto ambiental do empreendimento, e que possibilite a avaliação do custo da obra ou serviço de engenharia e da definição dos métodos e do prazo de execução;

**1.1.25. Regularização** – Operação destinada a conformar o leito estradal, quando necessário, transversal e longitudinalmente, compreendendo cortes ou aterros até 20 cm de espessura e de acordo com os perfis transversais e longitudinais indicados no projeto;

**1.1.26. Obra de Arte Corrente** – Dispositivos de pequeno à razoável porte, instalados nos talwegues, destinados a transportar fluxos de águas pluviais (permanentes ou temporários) entre dois pontos interceptados pela estrada;

**1.1.27. Obra de Arte Especial** – Dispositivos de maior porte, instalados nos talwegues, destinados a transportar fluxos de águas pluviais (permanentes ou temporários) entre dois pontos interceptados pela estrada, incapazes de serem transpostos por uma obra de arte corrente;

**1.1.28. Revestimento Primário** – Entende-se como aquele constituído de mistura adequada e na proporção correta de solos naturais ou artificiais, ou de ambos, convenientemente umedecida, que

formará uma capa de rolamento impermeável e resistente para suportar o tráfego de veículos;

**1.1.29. Seção Padrão** – Perfil do terreno em seção normal ao eixo da estrada definindo sua plataforma e dando-lhe conformação transversal e longitudinal, com a finalidade de dar boas condições de tráfego e drenagem;

**1.1.30. Serviços Preliminares** – Todas as operações de preparação das áreas destinadas à implantação do corpo estradal, áreas de empréstimos e ocorrências de material, pela remoção de material vegetal e outros, tais como: árvores, arbustos, tocos raízes, entulhos, matacões, além de qualquer outro considerado prejudicial;

## **1.2. CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS**

- Faixa de domínio .....	15,00 m
- Faixa de desmatamento / limpeza (até).....	15,00 m
- Largura da plataforma de valeta a valeta.....	9,00 m
- Largura da plataforma .....	7,00 m
- Revestimento Primário:	
Largura mínima da pista de rolamento .....	6,00 m
Espessura mínima compactada (acabada).....	0,10 m
- Rampa máxima.....	Sem limites
- Raio mínimo .....	Sem limites

## **2. LOCALIZAÇÃO DA OBRA**

A Prefeitura Municipal, através de sua fiscalização e da assessoria desta, se for o caso, verificará o estaqueamento do perfil de locação. Caso seja necessária qualquer verificação no greide para obtenção do perfil definitivo, a correção deverá obedecer, sempre que possível, ao greide projetado.

O greide só deverá ser alterado, preferencialmente, se as curvas não se adaptarem adequadamente ao terreno.

### **2.1. MEDICÃO**

Os serviços de locação do eixo estradal serão medidos por quilômetros executados e aprovados pela fiscalização.

### **2.2. EQUIPAMENTOS (no que couber)**

- a) Teodolito;
- b) Estação Total;
- c) Nível;
- d) Trenas;
- e) Miras;
- f) Balizas, etc.

## **3. DESMATAMENTO, DESTOCAMENTO E LIMPEZA**

A execução dos referidos serviços devem estar em consonância com a quantidade previstas na planilha de quantidades e custos, **observando-se o** que dispõe sobre os procedimentos de planejamento, parametrização de preços de referência, contratação, gestão, acompanhamento e fiscalização de contratos, convênios e outros ajustes congêneres, relativos a obras e serviços de

engenharia componentes da infraestrutura básica de projetos na zona rural:

§ 8º - Os procedimentos necessários à obtenção do licenciamento ambiental devem considerar como referência o teor do Anexo da Resolução Conama nº 458/2013. O conteúdo do projeto de engenharia que será encaminhado para fins de licenciamento poderá, neste ato, atender apenas aos pré-requisitos exigidos pelo órgão ambiental competente. Para fins de licitação, celebração de convênios ou outros instrumentos congêneres, o projeto de engenharia deverá conter todos os elementos discriminados nos incisos I e II deste artigo, de forma a contemplar todos os itens mínimos necessários à aprovação do projeto básico.

Observação: Todas as áreas desmatadas, destinada à exploração de materiais para a execução de aterros (jazidas), deverão ser recuperadas conforme legislação vigente.

### **3.1. OPERAÇÃO**

a) O desmatamento será executado na faixa de domínio definida no Projeto Básico, geralmente de 15,00m, dependendo das características da estrada;

b) O serviço de limpeza será efetuado na faixa estradal, em consonância com o desmatamento já efetuado anteriormente. O mesmo compreende a retirada de arbustos, árvores de pequeno porte (imbaúbas, pequenos coqueiros, etc.), capim ou gramíneas que com algum tempo, sem manutenção ou com desmatamentos anteriores sem a conclusão completa da obra, cresceram na faixa estradal;

c) As árvores ou arbustos que não interferirem na construção e que tiverem especial valor por razões históricas, cênicas ou por outro motivo relevante, deverão ser preservadas;

d) As árvores e arbustos serão enleirados nas laterais da estrada, de acordo com a orientação da Fiscalização. As madeiras, resultante da derrubada das árvores, poderão ser utilizadas nas construções (pontes, escoramentos, estaqueamentos) ou doadas aos beneficiários do projeto, por proposta da fiscalização ou por determinação de autoridades competentes;

e) Nas áreas previstas para receber aterros superiores a 2,00 m de altura, o desmatamento será executado de modo que o corte das árvores fique, no máximo, nivelado ao terreno natural. Para aterros abaixo de 2,00 m de altura, exige-se a remoção da capa superficial do terreno contendo raízes e restos vegetais;

f) Nos cortes de mais de 1,50 m de altura, o destocamento deverá ser executado juntamente com escavação e não deverá ser computado nos custos dos serviços preliminares;

g) A largura da faixa de limpeza ou capina será aquela compreendida entre as cristas de corte ou entre as saias de aterros. Executada a limpeza, será feita a verificação dos estaqueamentos da estrada;

h) No destocamento mecânico, deverão ser tomadas as precauções de segurança contra

acidentes com tombamentos de árvores sobre os equipamentos e condutores;

i) Nenhum movimento de terra poderá ser iniciado enquanto os serviços de desmatamento, destocamento e limpeza ou capina não tenham sido totalmente concluídos;

j) O controle dos serviços será feito pela fiscalização, mediante apreciação visual de sua qualidade.

### **3.2. MEDICÃO**

**3.2.1.** Os serviços de desmatamento e destocamento de cerrado (árvores de diâmetro de até 0,15m), de mata (árvores de diâmetro acima de 0,15m) e de limpeza serão medidos em função da área efetivamente trabalhada em m<sup>2</sup> (metros quadrados), obedecendo às condições conveniadas de conformidade com a planilha de preços unitários.

**3.2.2.** Os bota-foras correspondentes ao desmatamento, destocamento e limpeza não serão considerados para fins de medição.

### **3.3. NIVELAMENTO DO EIXO DA ESTRADA**

**3.3.1.** O nivelamento do eixo da estrada será feito pela **CONVENIADA** após a conclusão dos serviços preliminares devendo ser entregue à Fiscalização a Caderneta de Campo e o desenho do perfil natural, obedecendo às escalas de 1:200 na vertical e 1:2.000 na horizontal, de acordo com os elementos geométricos constantes do Projeto.

### **3.4. EQUIPAMENTOS**

As operações serão executadas utilizando-se equipamentos adequados, complementados com o emprego de serviço manual. A escolha do equipamento se fará em função da densidade e do tipo de vegetação local e dos prazos exigidos para a execução da obra.

No que couber, serão utilizados os equipamentos:

- a) Trator de esteira com lâmina;
- b) Motosserras;
- c) Caminhão basculante;
- d) Serra circular;
- e) Ferramentas manuais, etc.

## **4. REGULARIZAÇÃO**

Os materiais empregados na regularização do subleito serão os do próprio. Em caso de substituição ou adição de material, estes, deverão ser provenientes de ocorrências de materiais indicados no projeto e atendendo às mesmas qualidades exigidas para materiais utilizados em serviços de aterro.

#### **4.1. EQUIPAMENTO**

São indicados os seguintes tipos de equipamento para a execução de regularização:

- a) Motoniveladora pesada, com escarificador;
- b) Carro tanque distribuidor de água;
- c) Rolos compactadores tipo pé-de-carneiro, liso-vibratório e pneumático;
- d) Grade de discos;
- e) Pulvi-misturador.

Os equipamentos de compactação e de mistura são escolhidos de acordo com o tipo de material empregado.

#### **4.2. EXECUÇÃO**

**4.2.1.** Toda a vegetação e materiais orgânicos porventura existentes no leito da estrada serão removidos;

**4.2.2.** Após a execução de cortes, aterros e adição do material necessário para atingir o greide de projeto, procede-se à escarificação geral na profundidade de 20 cm, seguida de pulverização, umedecimento ou secagem, compactação e acabamento;

**4.2.3.** No caso de cortes em rocha a regularização deverá ser executada de acordo com o projeto específico de cada caso.

**4.2.4.** Os cortes e aterros, além de 20 cm máximos, serão executados de acordo com as especificações de terraplenagem.

**4.2.5.** Não será permitida a execução dos serviços desta Especificação em dias de chuva.

**4.2.6.** O acabamento do terreno após o serviço de regularização deve estar em perfeitas condições para o lançamento de revestimento primário, onde necessário, de maneira uniforme e sem imperfeições e ondulações na pista de rolagem e valas de escoamento lateral.

#### **4.3. MEDICÃO**

Será feita por metros quadrados de plataforma construída, levando-se em consideração a extensão da estrada e a largura da plataforma que está sendo trabalhada.

### **5. TERRAPLENAGEM**

A operação de terraplenagem será precedida da execução dos serviços de desmatamento, destocamento e limpeza.

#### **5.1. SECÃO PADRÃO**

Consiste no serviço de definição da plataforma da estrada que está sendo aberta pela

primeira vez, dando-lhe conformação transversal e longitudinal, com a finalidade de dar boas condições de tráfego e drenagem.

A execução da seção padrão deverá ser feita com abertura de valetas laterais, abaulamento da pista, cortes e aterros.

Não será permitido o acúmulo de material ao longo dos bordos da plataforma, com o objetivo de dar livre escoamento às águas superficiais.

Não será permitida a execução dos serviços desta especificação em dias de chuva.

## **5.2. COMPENSAÇÃO DE CORTES E ATERROS**

**5.2.1.** De posse do perfil do terreno natural traçado segundo orientações do item 3.3.1. a Contratada com a participação imprescindível da fiscalização lançarão o greide e, com base nas seções transversais, calcularão os volumes de terra a serem movimentados e farão locação das obras de arte a serem construídas. Nos procedimentos para distribuição longitudinal e vertical de terra deverão ser utilizados Diagrama de Massas e Diagrama de Área ou de Método Analítico.

**5.2.2.** Os serviços de corte e aterro só serão iniciados após a conclusão dos cálculos do material e estabelecidos os procedimentos para sua distribuição no corpo estradal.

**5.2.3.** Nos terrenos rochosos e pouco escarpados, por motivos econômicos, será recomendável levantar o greide, pela utilização de aterro, para evitar cortes em rochas, mesmo que seja necessário admitir maior distância de transporte.

**5.2.4.** Nos terrenos ondulados deverá ser empregado o perfil colado para reduzir os custos construtivos e beneficiar a drenagem, sem prejuízo das características técnicas.

**5.2.5.** A Contratada coletará amostras das jazidas para os devidos ensaios de granulometria, dimensionando-as para a devida aprovação de suas utilizações, pela fiscalização.

**5.2.6.** Como pressuposto inicial, deverá ser admitido que a construção da estrada será de modo que todos os materiais satisfatórios encontrados na escavação dos cortes serão aproveitados para aterros.

**5.2.7.** Sendo o custo do transporte usualmente menor do que o de escavação, a fiscalização deverá verificar se não será mais econômico transportar o material já escavado a grandes distâncias para concluir aterros do que refugar o material e adotar o de empréstimo para diminuir distância de transporte.

## **5.3. EMPRÉSTIMO**

**5.3.1.** Sempre que possível, deverão ser executados empréstimos contíguos ao corpo estradal, resultando a escavação em alargamento dos cortes.

**5.3.1.1.** Os empréstimos em alargamento de cortes deverão, preferencialmente, atingir a

cota de greide, não sendo permitida, em qualquer fase de execução, a condução de águas pluviais para a plataforma da estrada. Nos trechos em curva, sempre que possível, os empréstimos situar-se-ão ao lado interno da curva.

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

**5.3.2.** Nos empréstimos laterais, a seção transversal, o alinhamento e o perfil dos trechos alargados e dos empréstimos laterais deverão concordar com os da própria estrada.

**5.3.3.** Por uma questão de estética, os alargamentos e os empréstimos laterais deverão ser feitos 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.

**5.3.4.** Entre o bordo externo da caixa de empréstimo de alargamento e o limite da faixa de domínio da estrada, deverá ser mantida sem exploração, uma faixa mínima de 3,00 m de largura, a critério da fiscalização, para permitir a implantação de valetas de proteção.

**5.3.5.** Os empréstimos não decorrentes de alargamento de cortes, quando no interior da faixa de domínio da estrada, devem se situar de modo a não interferir no aspecto paisagístico da região. A escavação será precedida da execução dos serviços de desmatamento, destocamento e limpeza da área.

**5.3.6.** As caixas de material de empréstimo, quando abertas ao lado de trechos em construção ou construídos com greides elevados, terão seus bordos internos distanciados, no mínimo, 5,00 m do pé do aterro.

**5.3.7.** Nos trechos em curvas, os empréstimos deverão, na medida do possível, situar-se do lado interno das curvas, e a linha de fundo dos empréstimos deve promover sua drenagem adequada.

**5.3.8.** Os empréstimos provenientes de jazidas distantes devem ser escavados geometricamente de forma que sua drenagem seja feita facilmente.

**5.3.9.** Sempre que for possível e economicamente conveniente, deverá ser construído depósito de terra vegetal proveniente de corte para ser utilizada como cobertura de taludes e de outras áreas onde for adequada ao plantio de vegetação.

#### **5.4. CORTES**

**5.4.1.** A operação de corte consistirá na escavação do material até o nível previsto para a plataforma da estrada. O desenvolvimento da escavação se processará mediante a previsão de utilização adequada do material ou de sua rejeição, a critério da fiscalização.

**5.4.2.** O material escavado nos cortes deverá ser reservado em depósito para ser utilizado

no revestimento primário, desde que seja constatada pela fiscalização a sua conveniência técnica e econômica.

**5.4.3.** Os materiais de má qualidade, húmosos, micáceos ou formados por argila coloidal, serão rejeitados para os “bota-foras”.

**5.4.4.** Os taludes de corte terão uma inclinação de 2:3, salvo indicação em contrário estabelecida no Projeto. Não será permitida a presença de blocos de rocha nos taludes que possam colocar em risco a segurança do trânsito.

**5.4.5.** Nos cortes susceptíveis de ocorrer deslizamento serão construídos terraceamentos e respectivas obras de drenagem nos patamares. Quando necessário, a critério da fiscalização, a saia do talude deverá ser compactada antes da aplicação do revestimento de proteção.

**5.4.6.** Nos pontos de passagem de corte para aterro, precedendo este último, a escavação transversal ao eixo deverá ser executada até a profundidade necessária para evitar recalques diferenciais.

**5.4.7.** Nos terrenos de chapadões, deverá ser evitada a construção de estrada em corte para não prejudicar a drenagem. Deverá ser feita a construção em aterro, com no mínimo 0,30m de altura.

## **5.5. ATERROS**

**5.5.1. Terrenos de Fundação:** caso não esteja explicitado no Projeto, a construção de aterros será precedida de inspeção da fiscalização nos terrenos que os suportarão, para prevenir futuras ocorrências de recalques. Na inspeção será verificado, no que couber:

- a) existência de água de nascente ou de infiltração,
- b) materiais de fundações moles ou saturadas instáveis,
- c) existência de planos inclinados de escorregamento subterrâneos,
- d) existência de encostas íngremes, especialmente as muito lisas, úmidas ou cobertas de vegetação,
- e) encostas rochosas íngremes.

**5.5.2.** Os aterros só deverão ser iniciados após a conclusão de todas as obras de arte correntes necessárias à drenagem da bacia hidrográfica interceptada pelo corpo estradal.

**5.5.3.** Somente serão utilizados na constituição de aterros os materiais que, a critério da fiscalização, tenham características adequadas.

**5.5.4.** Ao juízo da fiscalização, a partir do início da construção da estrada, volumes de cortes em excesso, que resultariam em bota-foras, poderão ser utilizados em aterros para alargamento da plataforma, adensamento de taludes ou bermas de equilíbrio.

**5.5.5.** Argila coloidal (como a vasa), materiais húmosos (tais quais: a terra vegetal, a



turfa e o carvão mineral) e a terra oriunda de decomposição de rochas micáceas são materiais inadequados para constituição de aterros.

**5.5.6.** Os aterros serão executados em camadas sucessivas com espessura não superior a 0,30 m, compactada. Essa espessura poderá ser reduzida pela fiscalização, quando o material a ser compactado se constituir de solos argilosos com pouco ou nenhum material granular, devido às dificuldades decorrentes da incorporação de umidade e da trabalhabilidade.

**5.5.7.** Todas as camadas deverão ser convenientemente compactadas na “umidade ótima” até que seja obtida a “massa específica aparente seca” correspondente a 95% da “massa específica aparente seca máxima” do solo, no ensaio de Proctor Normal.

**5.5.7.1.** Os trechos que não atingirem as exigências dispostas neste subitem, ao juízo da fiscalização, deverão ser escarificados, homogeneizados, levados à umidade adequada e novamente compactados para satisfazer as condições exigidas.

**5.5.8.** Os aterros superiores a 0,80 m de altura deverão ser construídos considerando o acréscimo de 0,50 m de cada lado da plataforma. Este procedimento deverá ser adotado de acordo com as condições estabelecidas no Projeto ou a critério da fiscalização.

**5.5.9.** Nos aterros próximos aos encontros de pontes, nos enchimentos de cavas de fundação de trincheiras de bueiros e em áreas de difícil acesso ao equipamento usual de compactação, os aterros serão executados mediante o uso de equipamentos adequados, como sapos mecânicos e placas vibratórias. A execução será nas mesmas condições descritas nos subitens precedentes e subsequentes, no que couber.

**5.5.10.** A inclinação dos taludes de aterros deverá obedecer às condições estabelecidas no Projeto. Se por algum motivo houver sido omitida, deverá ser adotada a inclinação de 3:2, que poderá variar em função do tipo de solo, ao juízo da fiscalização.

**5.5.11.** Os aterros executados sobre as linhas de bueiros deverão apresentar recobrimentos mínimos sobre a sua geratriz superior, conforme tabela abaixo:

**VALORES MÍNIMOS DE RECOBRIMENTO SOBRE BUEIROS**

<b>Ø DO BUEIRO</b>	
0,60M	0,30M
0,80M	0,40M
1,00M	0,50M

**5.5.12.** Em regiões onde houver ocorrência predominante de areia, admite-se a execução de aterros com o emprego da mesma, desde que previsto em projeto, protegidos por camadas subsequentes de material terroso devidamente compactado.

**5.5.13. METODOLOGIA EXECUTIVA DOS ATERROS**

**5.5.13.1.** O material deverá ser descarregado em montes ou em leiras no leito da estrada e espalhados em camadas, mediante a utilização de equipamentos adequados.

**5.5.13.2.** Qualquer que seja o procedimento utilizado na descarga e espalhamento do material, o acabamento deverá ser executado com motoniveladora, ou equipamento similar, para obtenção da necessária uniformidade de distribuição e de espessura da camada.

**5.5.13.3.** Quando necessário umedecer o material para compactação, a água deverá se colocada por caminhão tanque munido de borrifador. Se, ao contrário, a umidade for excessiva, a evaporação poderá ser agilizada pela utilização de motoniveladora ou grade de disco.

**5.5.13.4.** No decorrer do processo, deverá ser adotada precaução para não prejudicar a camada precedente compactada.

**5.5.13.5.** Concluídas as etapas anteriores, a compactação será iniciada, observando o disposto nos subitens 5.5.6 e 5.

**5.5.13.6.** Nos aterros assentados sob encostas com inclinação transversal acentuada, a escarificação deverá ser feita com trator de lâmina produzindo ranhuras acompanhando as curvas de nível.

## **5.6. BANQUETA**

Destinada a ampliar a visão dos motoristas dos veículos, deverá ser construída no alargamento de cortes em curva, do lado da concavidade desta, de acordo com a altura determinada em Projeto, ou se não especificado, da ordem de 0,80m, a critério da fiscalização.

**5.6.1.** Quando o corte tiver de ser executado em rocha maciça, por motivos econômicos, deverá ser feito nicho (e não um corte completo) para obtenção da banqueteta.

## **5.7. EQUIPAMENTOS**

Os seguintes equipamentos deverão ser utilizados nos serviços de terraplenagem, em quantidades e capacidades variáveis, conforme o caso:

- a) carregador frontal;
- b) trator de esteira com lâmina;
- c) trator de pneus;
- d) motoniveladora;
- e) caminhão basculante;
- f) rolo compactador liso;
- g) caminhão irrigador;

- h) rolo compactador pé-de-carneiro;
- i) grade de discos;
- j) equipamentos manuais.

#### **5.8. CONTROLE GEOMÉTRICO**

O controle geométrico será realizado pela equipe de topografia antes, durante e após os procedimentos construtivos, observando os piquetes de amarração dos eixos, referências de cotas e as operações de acabamento com régua.

O acabamento do terreno após os serviços de terraplenagem deve estar em perfeitas condições para o lançamento de revestimento primário, onde necessário, de maneira uniforme e sem imperfeições e ondulações na pista de rolagem e valas de escoamento lateral.

#### **5.9. MEDICÃO**

Os serviços de terraplenagem serão medidos em m<sup>3</sup> (metros cúbicos) de material movimentado e o transporte deste em m<sup>3</sup>xkm (metros cúbicos por quilômetro), de acordo com a planilha de preços unitários, obedecendo às condições e exigências conveniadas.

#### **5.10. PAGAMENTO**

Compreenderá todos os recursos utilizados na execução dos serviços, tais como, materiais, mão-de-obra, transporte, equipamentos e todas as despesas indiretas e diretas incidentes.

**5.10.1.** O pagamento da fatura só será liberado mediante a execução e avaliação dos serviços.

#### **5.11. NOTAS DE SERVIÇO**

A confecção da nota de serviço resume-se em lançar um greide de regularização sobre o leito existente, pelo eixo já locado e nivelado. As cotas decorrentes do lançamento desse greide serão denominadas cotas de projeto correspondentes as do eixo, do bordo direito e do bordo esquerdo.

Uma vez o eixo locado, nivelado e desenhado o perfil juntamente com os dos bordos, fica-se dispondo dos elementos para a elaboração das notas de serviço, e a cubação do volume de material trabalhado.

### **6. REVESTIMENTO PRIMÁRIO**

A largura e espessura mínimas para execução do revestimento primário, conforme características técnicas são de 6,00 m e 0,10 m, respectivamente, equivalendo a um volume de 600,00

metros cúbicos de material laterítico compactado, por quilômetro de estrada executada. Tal volume poderá ser aumentado nos casos da previsão de execução da estrada com maior largura de revestimento ou em caso de aumento da espessura, neste último em regiões com trechos, predominantemente, arenoso ou de formação rochosa.

## **6.1. LOCAÇÃO E NIVELAMENTO**

**6.1.1.** Os serviços de locação e nivelamento serão executados pela Conveniada e acompanhados pela fiscalização.

**6.1.2.** Nas posições correspondentes às estacas de locação nos dois lados da pista e a distância constante do eixo da estrada, deverão ser assentados e nivelados piquetes para controle de cota e alinhamento.

## **6.2. MATERIAL**

**6.2.1.** As jazidas de materiais para revestimento primário serão estudadas em conjunto com a fiscalização, devendo ser selecionadas de maneira a oferecer distância média de transporte (DMT) viável e o material de qualidade adequada para compor a capa de rolamento.

## **6.3. PREPARO DO SUBLEITO**

**6.3.1.** Para que a capa de rolamento se comporte satisfatoriamente, deverá apoiar-se no subleito capaz de oferecer suporte continuamente estável.

**6.3.2.** Depois de concluídos os serviços de terraplenagem, deverá ser feita a regularização transversal e longitudinal do leito estradal.

**6.3.3.** Em seguida, proceder-se-á a escarificação da superfície do corpo estradal, até a cota de 15,0cm inferior à cota do Projeto acabado. Concluída a escarificação, deverá ser feito o controle das cotas, até serem obtidas superfícies superiores e inferiores satisfatórias da camada escarificada. O material deverá ser pulverizado e umedecido e iniciada a compactação até a obtenção da completa regularização do corpo estradal.

**6.3.4.** Terminada a execução dos serviços referidos no subitem anterior, deverá ser espalhada a camada de material do revestimento primário, cuja granulometria deverá satisfazer as condições estabelecidas no Projeto, devidamente observado pela fiscalização. Os procedimentos construtivos do revestimento serão semelhantes ao disposto nos itens 4.6.6 e 4.6.7, em que o grau de compactação deverá atingir o mínimo de 95% do Proctor Normal.

**6.3.4.1.** Na camada final compactada, depois de concluídos os serviços referidos nos subitens anteriores, será admitida uma variação de mais ou menos 2,00 cm.

**6.3.4.2.** A seção transversal acabada deverá apresentar um abaulamento de 3,00 cm, no mínimo, para propiciar a drenagem de águas pluviais.

**6.3.5.** Caso já não tenham sido pré-estabelecidos no Projeto, as jazidas para revestimento primário deverão ser identificadas e documentadas. Todos os elementos resultantes deverão ser submetidos ao juízo da fiscalização. Na exploração das jazidas, deverá ser observado o disposto no subitem 5.4, no que couber.

#### **6.4. PROCEDIMENTOS**

Na construção do revestimento primário deverão ser observados os seguintes procedimentos:

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

**6.4.2.** Nos trechos em tangente, a compactação será feita dos bordos para o centro, em percursos equidistantes do eixo, os quais serão distanciados entre si, de modo que cada percurso cubra metade da faixa compactada no percurso anterior.

**6.4.3.** Havendo sobrelevação nos trechos em curva, a compactação deverá progredir da borda mais baixa para a mais alta, observando o procedimento disposto no subitem anterior.

**6.4.4.** Durante a compactação, deverão ser observadas as recomendações contidas no subitem 5.5.9.

**6.4.5.** A inclinação dos taludes deverá obedecer ao disposto nos subitens 5.4.4 e 5.5.10.

#### **6.5. EQUIPAMENTOS**

Os seguintes equipamentos deverão ser utilizados nos serviços de revestimento primário, em quantidades e capacidades variáveis, conforme o caso:

- a) carregador frontal;
- b) tratores de esteira com lâmina e de pneus;
- c) caminhão basculante;
- d) caminhão tanque;
- d) motoniveladora;
- e) rolo compactador mecanizado pé-de-carneiro ou liso.

#### **6.6. CONTROLE GEOMÉTRICO**

A equipe de topografia, do executor dos serviços, verificará as exigências geométricas estabelecidas no Projeto.

#### **6.7. MEDIÇÃO**

Os serviços de revestimento primário serão medidos em m<sup>3</sup> (metros cúbicos) de material de primeira categoria e o transporte deste em m<sup>3</sup>xkm (metros cúbicos por quilômetro), de acordo com a planilha de preços unitários, obedecendo às condições e exigências conveniadas.

## **6.8. PAGAMENTO**

Compreenderá todos os recursos utilizados na execução dos serviços, tais como: materiais, mão-de-obra, transportes e todas as despesas diretas e indiretas incidentes.

## **7. REATERRO COMPACTADO**

É o serviço destinado a completar espaços vazios de valas, escavações ou cortes provenientes de construções executadas.

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

### **7.1. EQUIPAMENTOS (no que couber)**

- a) carregador frontal de pneus;  
K 2011 2.7 – Especificações Técnicas de Estradas 13 de 16
- b) trator com lâmina;
- c) compactador de placas;
- d) ferramentas manuais.

### **7.2. CONTROLE GEOMÉTRICO**

Será realizado pela equipe de topografia no local, a critério da fiscalização.

### **7.3. MEDICÃO**

Os serviços serão medidos em m<sup>3</sup> (metros cúbicos) de reaterro compactado, de acordo com a planilha de preços unitários, obedecendo às condições conveniadas.

## **8. OBRAS TRANSVERSAIS**

São as obras necessárias para permitir a passagem das águas de um lado para o outro do corpo estradal e se subdividem em duas categorias: obras de arte correntes e obras de arte especiais.

A obra de arte especial deverá ser entendida como aquela cujo vão livre total seja superior a 6,00 m, medido entre os encontros ou entre os pilares, perpendicularmente ao eixo da plataforma da estrada, tais como ponte, pontilhão, viaduto e bueiros múltiplos. Em caso contrário, será entendida como obra de arte corrente.

As obras de arte, de talvegue e de greide, serão totalmente implantadas antes da construção dos aterros e seu diâmetro será determinado de acordo com os estudos expedidos da fiscalização e da empresa Contratada.

Deve-se definir no momento da execução o melhor local para a implantação das obras de artes, levando em consideração a topografia do terreno e o local com maior vazão de água. Alterações nos locais das obras de artes definidas em projeto superiores a 15,00 m de distância devem ser informadas ao setor de Engenharia do ministério e aprovadas às alterações para a devida execução dos serviços.

## **8.1. BUEIROS**

**8.1.1.** Os bueiros deverão ter, em geral, a linha de escoamento coincidente, na medida do possível, tanto vertical como horizontalmente, com o gradiente hidráulico, com a elevação e direção dos canais de entrada e saída.

**8.1.2.** A declividade do bueiro deverá ser compatível com a do canal de entrada, porquanto:

- a) se for inferior, sua capacidade será reduzida ao longo do tempo, pela ocorrência de sedimentação tanto no canal como no interior do bueiro,
- b) se for superior, poderá ocorrer erosão destrutiva no canal da saída ou sedimentação e obstrução no canal e no bueiro.

**8.1.2.1.** A declividade máxima da calçada dos bueiros de alvenaria deverá ser da ordem de 8%. Se o bueiro for tubular, a declividade poderá atingir 15%, desde que seja ancorado para evitar seu escorregamento.

**8.1.3.** O canal natural de um curso d'água é geralmente constituído de forma grosseiramente trapezoidal, com a base maior na parte de cima. Para que um curso d'água atravesse um bueiro circular, sua forma terá de ser adaptada. Na entrada poderá ocorrer remanso, redução de velocidade e problemas com turbulência e detritos. Na saída, alteração inversa na forma poderá ser necessária, desde que erosão poderá ocorrer devido ao aumento da velocidade e de movimentos turbilhonares. Por esses motivos é conveniente o emprego de bueiros suficientemente amplos.

**8.1.4.** A seção de vazão deverá ser indicada no projeto. Em linhas gerais, a seção precisa ser ampla o suficiente, para permitir a passagem de água, sem prejudicar seu escoamento, passagem de pedras, galhos de árvores e detritos trazidos pela correnteza.

**8.1.5.** A seção de vazão deverá ser calculada considerando a área de drenagem, observando-se a natureza da descarga, a altura das marcas, dos níveis das enchentes e estiagem, a

quantidade de material carreado, pela comparação das obras existentes e consultando os moradores antigos do local.

**8.1.6.** O muro de testa, as alas e outros elementos da boca do bueiro deverão preencher as seguintes funções:

- a) manter dividido o terreno natural e os taludes dos aterros próximos à boca do bueiro,
- b) impedir que a água solape a obra, passe por fora dela ou se infiltre no corpo da estrada,
- c) promover a transição de seção transversal do curso d'água, da forma do canal de aproximação para a forma do bueiro.

**8.1.7.** Os bueiros tubulares que conduzem cursos d'água de pequena ou baixa velocidade, submersos, ou descarregando sobre rochas, calhas ou outro material estável podem prescindir de muro de testa, desde que o tubo seja prolongado além do talude do aterro, o suficiente para evitar solapamento ou erosão no talude. Quando a extremidade do bueiro se assentar em material de aterro, a construção da boca pode ser indesejável porque o recalque do aterro poderá deixar a boca do bueiro sem suporte.

**8.1.8.** Os principais tipos de bueiros são:

- a) de tubo de concreto armado pré-moldado ou metálico, variando de 0,60 a 1,20 m;
- b) de alvenaria ou concreto ciclópico;
- c) em arco de concreto simples, com base plana (pouco usual);
- d) celulares em concreto armado, construído geralmente sobre terrenos de fraca resistência.

**8.1.9.** Na construção de bueiros de tubos de concreto armado deverá ser observado o seguinte:

- a) o rejuntamento deverá ser feito com argamassa de cimento e areia no traço 1:4, cujo consumo de cimento será de 350 Kg/m<sup>3</sup>;
- b) o concreto armado deverá ter TR 28 de 300 Kg/cm<sup>2</sup>, com um consumo de cimento de 400 Kg/m<sup>3</sup>;
- c) as cabeças do bueiro, quando necessárias, deverão ser executadas em concreto ciclópico com 30% de pedra de mão e 70% em concreto TR 28 de 175 Kg/cm<sup>2</sup>, com um consumo de cimento de 175 Kg/m<sup>3</sup> e efetivo de 350 Kg/m<sup>3</sup>;
- d) os bueiros deverão ser assentados sobre berços construídos de pedra de mão e concreto ciclópico, sendo necessária a uniformização da parte superior para evitar, por ocasião do lançamento dos aterros, que sejam deslocados e tenham seu rejuntamento prejudicado.

#### **8.1.10. EQUIPAMENTOS (no que couber)**



- a) motoniveladora;
- b) retro-escavadeira;
- c) carregador frontal;
- d) betoneira;
- e) vibrador;
- f) ferramentas manuais.

#### **8.1.11. CONTROLE GEOMÉTRICO**

K 2011 2.7 – Especificações Técnicas de Estradas 15 de 16

O controle geométrico deverá ser realizado pela equipe de topografia no local, observada as exigências do Projeto.

#### **8.1.12. FUNCIONAMENTO**

Durante a vigência do contrato, os serviços executados deverão ser mantidos em sua boa conformação e permanente drenagem superficial.

#### **8.1.13. MEDIÇÃO**

Os serviços serão medidos em metros de bueiros assentados, de acordo com a planilha de preços unitários, obedecendo às condições conveniadas.

#### **8.1.14. PAGAMENTO**

Compreenderá remuneração dos materiais, mão-de-obra, transporte e todos os encargos diretos e indiretos incidentes.

**Observação:** Os serviços de Bueiros NÃO SERÃO CONSIDERADOS COMO EXECUTADOS se não atenderem as exigências discriminadas nesta especificação.

### **9. DRENAGEM COMPLEMENTAR (BIGODES)**

**9.1.** Para assegurar a drenagem da estrada, deverão ser abertas nas laterais de seu leito, valetas de escoamento de águas pluviais (bigodes) espaçadas de 50 em 50 metros (maiores aclives ou declives) e de 100 em 100 metros (nos trechos mais planos) sendo que este intervalo deverá ser estabelecido pela fiscalização juntamente com o representante da Contratada.

**9.2.** Nos trechos de declividade acentuada e/ou com o nível da estrada inferior aos de suas bordas deverão ser executadas bacias de acumulação e amortecimento de águas pluviais, espaçadas com distâncias que amenizem a erosão no trecho.

### **10. MANEJO AMBIENTAL**

**10.1.** O material decorrente das operações de desmatamento, destocamento e limpeza,

executados dentro dos limites da área, é retirado e estocado de forma que, após a exploração do empréstimo, o solo orgânico seja espalhado na área escavada, reintegrando-o à paisagem.

**10.2.** As áreas de empréstimos, após a escavação, deverão ser reconformadas com abrandamento dos taludes, de modo a suavizar contornos e reincorporá-las ao relevo natural operação que é realizada antes do espalhamento do solo orgânico. Essas áreas deverão ser convenientemente drenadas de modo a evitar o acúmulo de águas, bem como os efeitos da erosão.

**10.3.** Não deverão ser explorados empréstimos em áreas de reservas florestais, ecológicas, de preservação cultural, ou mesmo, nas suas proximidades.

**10.4.** Os bota-foras, em alargamentos de aterros, deverão ser compactados com a mesma energia utilizada nos aterros.

**10.5.** O tráfego de equipamentos e veículos de serviço deverá ser controlado para evitar a implantação de vias desnecessárias.

**10.6.** Durante a execução deve ser proibido o tráfego desordenado dos equipamentos fora do corpo estradal, para evitar danos desnecessários à vegetação e interferências na drenagem natural do solo.

**10.7.** As áreas destinadas ao estacionamento e aos serviços de manutenção dos equipamentos devem ser localizadas de forma que resíduos de lubrificantes e/ou combustíveis, não sejam levados até cursos d'água.

**10.8.** Em todos os locais onde ocorrerem escavações ou aterros necessários à implantação das obras deverão ser tomadas medidas que proporcionem a manutenção das condições locais através de plantio de vegetação local ou grama.

**10.9.** Deverão ser tomadas providências visando à preservação do meio ambiente, para evitar erosões e conseqüente carreamento de material.

## **2.3 – ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS PARA CONSTRUÇÃO DE PONTES DE MADEIRA**

### **INTRODUÇÃO**

As pontes serão de madeira de lei lavrada, do tipo maçaranduba, tatajuba, aroeira ou similar. Tendo extensões variáveis, mantendo-se vãos máximos de 5 (cinco) m, entre pilares.

### **INFRA E MESOESTRUTURA**

Os pilares serão cravados através de bate-estacas até a obtenção da nega estabelecida pela fiscalização. As dimensões das peças serão de acordo com o quadro abaixo e plantas em anexo:

<b>PEÇAS</b>	<b>DIMENSÕES (cm)</b>
1 - PILARES	30 x 30 x VAR.
2 - TRANSVERSINAS	30 x 30 x 500.
3 - CONTRAVENTAMENTO	8 x 20 x 500.
4 - BALANCINS	30 x 30 x 200.

Em caso de emendas nos pilares, estas deverão ser realizadas através de chapa de ferro e parafusos de diâmetro = 3/4 “”.

### **SUPRA ESTRUTURA**

As pontes terão as suas estrutura em vigamento isostático e nos apoios às vigas transmitirão os esforços a mesoestrutura por balancins, os quais serão consolidados por meio de parafusos.

O tabuleiro será composto por justaposição de pranchões e rodeiros fixados por meio de parafusos. Nas extremidades das longarinas serão fixadas vigas que desempenharão a função de guarda-rodas, como também será necessária a construção de guarda-corpo. As dimensões das peças serão de acordo com o quadro abaixo e plantas em anexo:

PEÇAS	DIMENSÕES (cm)
1- LONGARINAS	30 x 30 x VAR.
2- VIGAS (GUARDA-RODAS)	30 x 30 x VAR.
3- GUARDA - CORPO	

### **ENCONTROS DE PONTES**

Os encontros das pontes terão estruturas independentes, apresentando esconsidade igual a 135° em relação à lateral da mesma. Citam-se abaixo as dimensões das peças necessárias:

PEÇAS	DIMENSÕES (cm)
1- PILARES	30 x 30 x VAR.
2- PRANCHÕES	08 x 20 x 500 m.

Salienta-se a importância da esconsidade dos encontros para evitar o desmoronamento do aterro e também a exigência de pregos 26 x 72 na fixação dos pranchões.

### **FERRAGENS**

As ferragens utilizadas para afixação das peças na mesoestrutura serão do tipo parafuso com diâmetro = 3/4 “. O contraventamento será com parafuso de diâmetro = 5/8”. Para a supra estrutura serão utilizados parafusos com diâmetro = 5/8 “e o guarda-corpo consolidado através de pregos”.

### **ATERROS**

Os aterros necessários serão executados em camadas sucessivas, de aproximadamente 0,40m, devidamente umedecidas e compactadas.

Belém (PA), 17 de julho de 2017.

THIAGO REIS  
 ASSOCIADOS PIMENTEL REIS  
 PIMENTEL:68216890249  
 Dados: 2018.03.08  
 8216890249 13:40:31 -0300

Engenheiro civil  
 CREA -/PA