

## **MEMORIAL EXECUTIVO**

### **MANUTENÇÃO DE VIAS**

#### **1.0 - TAPA BURACO**

1.1 – RECUPERAÇÃO DE BASE – Para a recuperação da qualidade adequada ao tráfego, se faz necessário a recomposição total ou parcial da base da pavimentação asfáltica. Será realizado através de recomposição do material com mistura de solo/brita, traço 30/70, espalhado manualmente e compactado com rolo vibratório, observando a umidade ótima do material. Deverá produzir uma superfície de textura aparentemente uniforme, sobre a qual o rolamento do tráfego seja suave. A superfície deve ser isenta de saliências diferenciadas, sulcos contínuos e outras imperfeições.

1.2- LIMPEZA – Após a recuperação da base, as superfícies deverão ser limpas e preparadas para o recebimento adequando da pintura de ligação.

1.3 – PINTURA DE LIGAÇÃO - Refere-se à aplicação de película de material betuminoso sobre a superfície asfáltica existente, devidamente varrida e livre de sujeiras, visando promover a aderência entre esta camada e o novo revestimento a ser executado. Para a varredura da superfície a receber pintura de ligação utilizam-se, de preferência, vassouras mecânicas. A taxa a ser utilizada deverá variar entre 0,6 a 0,8 l/m<sup>2</sup>, que será verificado pelo menos uma taxa de aplicação através de ensaio adequado “bandeja”. A distribuição do ligante deve ser feita por carros equipados com bomba reguladora de pressão e sistema completo de aquecimento, que permitam a aplicação do material betuminoso em quantidade uniforme. As barras de distribuição deverão ser do tipo de circulação plena, com dispositivo que possibilite ajustamentos verticais e larguras variáveis de espalhamento de ligante. Os carros distribuidores deverão dispor de termômetros, em locais de fácil observação, e, ainda, um espargidor manual para tratamento de pequenas superfícies e correções localizadas. O depósito de material betuminoso, quando necessário, deve ser equipado com dispositivo que permita o aquecimento adequado e uniforme do conteúdo do recipiente. O depósito deve ter capacidade tal que possa armazenar a quantidade de material betuminoso a ser aplicado em pelo menos, um dia de trabalho.

1.4– TRANSPORTE - Defini-se pelo transporte do material, o RR-2C necessário à execução da Pintura de Ligação. Deve ser transportado por caminhão tanque, do fornecedor até o local da obra. Sua DMT estimada será de 347 km.

1.5 – CBUQ - Aplicar camada de CBUQ com emulsão catiônica de ruptura média (RM-1C e RM-2C) e faixa C de granulometria dos agregados conforme DNER-ES317-97 precedida pela

pintura de ligação. Nesta fase deverá observada com especial atenção, a correção do greide, deixando a superfície regular e homogênea para receber revestimento asfáltico de pequenas ou micro- espessuras. Compactar o CBUQ, promovendo no mínimo 4 (quatro) passadas na camada final, buscando também obter um acabamento liso. A compactação ficará finalizada na 4ª passada, quando o compactador não deixar marcas no asfalto. Caso o acabamento ainda apresente locais com britas ou granulados não agregados, aparentemente soltos, espalhar sobre o local mais 1 cm de massa e com a utilização do rastelo retirar o material granuloso. Outra vez, espalhar pequena quantidade de água e compactar novamente. Atenção especial deve ser dada na compactação da camada na junção da massa nova com o pavimento velho, evitando deixar aberturas que permitam a penetração de água, quer de chuva, quer lançada na rua por moradores. A compactação deve ser efetuada das bordas para a parte interna da área tratada e deverá persistir até a ausência das marcas no revestimento. Deverá ser executada em faixas da largura do rolo compactador, e se processar de tal maneira que uma passada recubra a metade da passada anterior. O reperfilamento é obrigatório quando existirem afundamentos, ou desagregação, ou trincas, ou corrugações no pavimento existente, mesmo após o serviço de tapa-buracos.

1.6 – TRANSPORTE - Define-se pelo transporte da camada de C.B.U.Q., material usinado em Usina apropriada. Deve ser transportado por caminhões transportadores, com proteção superior de maneira a evitar que a temperatura da massa asfáltica não diminua a ponto limite de não se poder utilizar na pista.

---

ANDRE RODRIGUES OLIVEIRA  
ENGENHEIRO CIVIL  
CREA-MG 199063

PIRAPORA-MG, 15 DE FEVEREIRO DE 2024