



MEMORIAL DESCRITIVO DA RUA VERGILIO PEREIRA – SERTÃOZINHO
RUA ANTONIO ALVES DE MIRA- CERVO

PREFEITURA MUNICIPAL DE BORDA DA MATA
BORDA DA MATA RUA VERGILIO PEREIRA–SERTÃOZINHO
RUA ANTONIO ALVES DE MIRA- CERVO

1.0) INTRODUÇÃO

Na medida em que o processo de urbanização se desenvolve numa cidade os efeitos do escoamento das águas pluviais, não controladas, tendem a crescer, convertendo em sérios prejuízos a saúde, segurança e bem estar da sociedade. A urbanização impermeabiliza as cidades, dificultando a infiltração e acelerando o escoamento superficial das chuvas.

O sistema de pavimentação passa a ser um item fundamental no planejamento das cidades.

Esta pavimentação tem como objetivo a melhoria da infraestrutura dos Bairros Cervo e Sertãozinho. As Ruas acima mencionadas foram escolhidas pelo critério de importância em seus respectivos bairros, sendo ruas de grande tráfego e assim aumentando a qualidade de vida de todos que diariamente trafegam nas mesmas, com uma estimativa que serão atendidas mais de 500 pessoas diretamente com a obra.

Serão pavimentados ao todo 654 metros de rua em comprimento, por 7 metros de largura, totalizando uma área de 4.578,00 m².

2.0) PAVIMENTOS DE BLOCOS PRÉ-MOLDADOS

O pavimento de blocos de concreto pré-moldados, cuja utilização data de pouco tempo, vem tendo uma evolução relativamente rápida, pois, conta, para auxiliar seu aperfeiçoamento, com concurso da técnica e tecnologia modernas, além de contar com conceitos estabelecidos que permitam que não se desviem as pesquisas para conceitos já superados.



Dentre os conceitos já estabelecidos está o de que cada tipo de pavimento deve se adaptar às condições dos locais onde é construído, e deve satisfazer às condições de tráfego a que será submetido, pelo tempo de vida útil. Ao engenheiro que executa as pavimentações de ruas de cidades, cabe levar em conta:

1. Facilidades de remoções do pavimento, para serviços no subsolo;
2. Tráfego de veículos em velocidades moderadas.
3. Percursos em distâncias relativamente pequenas, em velocidades variáveis e sujeitos a paradas constantes;
4. Superfícies de rolamentos estáveis, sem muito rigor quanto aos pontos de atrito;

A construção de vias urbanas, bem como as suas características, a sua conservação e limpeza devem satisfazer as necessidades próprias da população. Os materiais a serem empregados na pavimentação das vias urbanas devem, além de ter qualidades, consideradas indispensáveis, para esta finalidade (aderência, rugosidade, resistência, aspecto, etc.) permitir reparações fáceis, rápidas e econômicas, de modo a reduzir o tempo de paralização do tráfego resultante dos trabalhos de abertura de valas, estes trabalhos devem ser executados de modo que o pavimento conserve suas características iniciais.

O pavimento de blocos de concreto pré-moldados é encarado neste trabalho como pavimento de vias urbanas. Assim sendo, as discontinuidades representadas pelas juntas não podem ser consideradas com o mesmo rigor que os pavimentos de estradas, mesmo porque essa deficiência é compensada pelas facilidades de aberturas, remoções e reposições sem que, no final, a superfície aberta e refeita apresente qualquer indício dos serviços que ali foram executados.

Os blocos devem ser isentos de trincas e outros defeitos que possam prejudicar o seu assentamento ou afetar a resistência e durabilidade do pavimento.

3.0) SERVIÇOS TOPOGRAFICOS

Levantamento topográfico em 20 pontos dentro dos 4.578,00 m² de área, com o intuito de acompanhar o perfil do greide com pequenas variações na declividade longitudinal, visando direcionar as águas pluviais.

4.0) ASSENTAMENTO

Meio-fio: é o conjunto de guias retas e curvas, moldadas in loco, juntamente com as sarjetas, assentadas e alinhadas ao longo dos bordos da pista.



Sarjeta: são peças moldadas no local, juntamente com o meio fio, geralmente de concreto, destinadas a proteger a faixa longitudinal adjacente ao meio fio, por onde correm as enxurradas.

Pavimento em bloco de concreto: os blocos de concreto pré-moldados deverão ser assentados sobre a base de areia, de forma que fiquem perpendiculares ao eixo da pista. O assentamento deve seguir o projeto de forma a dar a pista o abaulamento previsto que, em regra, é dado por uma ou duas rampas dependendo da situação do projeto, tendo uma queda de no mínimo 2% para que haja o escoamento da água pluvial.

5.0) DISTRIBUIÇÃO DOS BLOCOS

Os blocos ao serem transportados para a pista devem ser empilhados, de preferência margem dessa pista. O número de blocos de cada pilha deve ser tal que dê cobertura à faixa que lhe indica em frente, mas o espaçamento entre as pilhas.

Não sendo possível utilizar as áreas laterais para depósitos, podem-se empilhar os blocos na própria pista, tendo-se o cuidado, porém, de deixara livre as faixas destinadas à colocação das linhas de referência para o assentamento.

6.0) REJUNTAMENTO

O rejuntamento de blocos poderá ser feito com areia ou pó de pedra, devendo atender a espessura mínima de 6 cm. Distribui-se a areia ou pó de pedra por toda área e depois, com a vassoura, procura-se força-lo a penetrar nessas juntas.

7.0) PROTEÇÃO, VERIFICAÇÃO E ENTREGA DO TRÁFEGO.

Durante todo o período de construção do pavimento, deverão ser construídas valetas provisórias que desviem as águas da chuva, e não deverá ser permitido tráfego sobre a pista em execução.

O pavimento pronto deverá ter a forma definida pelos alinhamentos, perfis, dimensões e seção transversal típicas, estabelecidos pelo projeto.

8.0) CONSERVAÇÃO

Os pavimentos de blocos de concreto pré-moldados e articulados não acarretam grandes despesas de conservação. São pavimentos que não se desagregam, e cuja superfície de rolamento sempre se apresenta em boas condições, pois os artefatos usados são controlados previamente, o que permite a rejeição de qualquer peça fora das condições exigidas para o serviço.