



ESTADO DA BAHIA
PREFEITURA MUNICIPAL DE
CAFARNAUM
Rua Djalma Rios, Centro, Nº 01, Cafarnaum-Ba.
CEP: 44880-000 CNPJ: 13.714.142/0001-62



PREFEITURA DE
CAFARNAUM
Cuidando da nossa cidade, trabalhando por você

MEMORIAL DESCRITIVO E ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

PROJETO DE RECAPEAMENTO ASFÁLTICO EM CBUQ

OBRA: PAVIMENTAÇÃO ASFÁLTICA NA SEDE DO MUNICÍPIO DE CAFARNAUM-BA

PROPRIETÁRIO: PREFEITURA MUNICIPAL DE CAFARNAUM

ENDEREÇO: CAFARNAUM – BA

DATA: FEVEREIRO / 2022



MEMORIAL DESCRITIVO E ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

1.0 –OBJETIVO

O presente memorial descritivo tem por objetivo descrever o PROJETO DE RECAPEAMENTO ASFÁLTICO EM CBUQ no município de CAFARNAUM– BA.

2.0 –QUADRO DAS VIAS A SEREM PAVIMENTADAS

RUA CASTRO ALVES			
DESCRIÇÃO	ÁREA	ESPESSURA	VOLUME
BASE EM PARALELEPÍPEDOS EXISTENTE PINTURA DE LIGAÇÃO CAMADA DE BINDER (REGULARIZAÇÃO) EM CBUQ E=2cm	2.027,07m²	0,02m	40,54m³
CAMADA DE ROLAMENTO EM CBUQ E=5cm	2.027,07m²	0,05m	101,35m³
TOTAL GERAL			141,89m³

COMPRIMENTO UNITÁRIO DA FAIXA DE SINALIZAÇÃO = 251,45m
QUANTIDADE DE FAIXAS DE SINALIZAÇÃO POR TRECHO = 3 unidades
ESPESSURA DE CADA FAIXA DE SINALIZAÇÃO = 0,15m
ÁREA TOTAL DE FAIXAS DE SINALIZAÇÃO = 113,15m²

RUA CARLOS XAVIER (TRECHO-1)			
DESCRIÇÃO	ÁREA	ESPESSURA	VOLUME
BASE EM PARALELEPÍPEDOS EXISTENTE PINTURA DE LIGAÇÃO CAMADA DE BINDER (REGULARIZAÇÃO) EM CBUQ E=2cm	455,34m²	0,02m	9,11m³
CAMADA DE ROLAMENTO EM CBUQ E=5cm	455,34m²	0,05m	22,77m³
TOTAL GERAL			31,88m³

COMPRIMENTO UNITÁRIO DA FAIXA DE SINALIZAÇÃO = 71,02m
QUANTIDADE DE FAIXAS DE SINALIZAÇÃO POR TRECHO = 3 unidades
ESPESSURA DE CADA FAIXA DE SINALIZAÇÃO = 0,15m
ÁREA TOTAL DE FAIXAS DE SINALIZAÇÃO = 213,21m²

RUA CARLOS XAVIER (TRECHO-2)			
DESCRIÇÃO	ÁREA	ESPESSURA	VOLUME
BASE EM PARALELEPÍPEDOS EXISTENTE PINTURA DE LIGAÇÃO CAMADA DE BINDER (REGULARIZAÇÃO) EM CBUQ E=2cm	265,38m²	0,02m	5,31m³
CAMADA DE ROLAMENTO EM CBUQ E=5cm	265,38m²	0,05m	13,27m³
TOTAL GERAL			18,58m³

COMPRIMENTO UNITÁRIO DA FAIXA DE SINALIZAÇÃO = 43,54m
QUANTIDADE DE FAIXAS DE SINALIZAÇÃO POR TRECHO = 3 unidades
ESPESSURA DE CADA FAIXA DE SINALIZAÇÃO = 0,15m
ÁREA TOTAL DE FAIXAS DE SINALIZAÇÃO = 19,59m²

RUA 2 DE JULHO			
DESCRIÇÃO	ÁREA	ESPESSURA	VOLUME
BASE EM PARALELEPÍPEDOS EXISTENTE PINTURA DE LIGAÇÃO CAMADA DE BINDER (REGULARIZAÇÃO) EM CBUQ E=2cm	1.056,80m²	0,02m	21,14m³
CAMADA DE ROLAMENTO EM CBUQ E=5cm	1.056,80m²	0,05m	52,84m³
TOTAL GERAL			73,97m³

COMPRIMENTO UNITÁRIO DA FAIXA DE SINALIZAÇÃO = 184,61m
QUANTIDADE DE FAIXAS DE SINALIZAÇÃO POR TRECHO = 3 unidades
ESPESSURA DE CADA FAIXA DE SINALIZAÇÃO = 0,15m
ÁREA TOTAL DE FAIXAS DE SINALIZAÇÃO = 83,07m²

3.0 – DESCRIÇÃO DO PROJETO

A seguir são apresentadas as considerações e especificações técnicas do projeto, as quais deverão ser atendidas pelos executores da obra.

3.1 – PLACA DE OBRA

A Contratada deverá colocar uma placa, indicativa dos serviços em local a ser definido pela Fiscalização da PMC¹. Essa placa terá dimensões de 4,00 metros de comprimento por 2,00 metros de altura. O seu modelo será definido pela Secretaria de Infraestrutura da PMC.

¹PMC: Prefeitura Municipal de Cafarnaum

A placa deverá ser confeccionada em material resistente a intempéries, sua manutenção e conservação ao longo da obra são de responsabilidade da Contratada.

3.2 – PINTURA DE LIGAÇÃO

Consiste na aplicação de ligante betuminoso sobre a superfície de base coesiva ou pavimento betuminoso anterior à execução de uma camada betuminosa qualquer, objetivando promover condições de aderência entre as camadas. O ligante betuminoso a ser empregado na execução da pintura de ligação será a emulsão asfáltica de ruptura rápida (RR-2C), que deverá ser aplicado na taxa de 1,20 l/m².

Entre a camada de binder (regularização) e a camada de rolamento também deverá ser executada a pintura de ligação na mesma taxa supracitada.

As características específicas da emulsão estão expressas na tabela da próxima página:



ESPECIFICAÇÕES DE EMULSÕES CATIÔNICAS						
CARACTERÍSTICAS	MÉTODOS DE ENSAIO	TIPOS				
		RUPTURA RÁPIDA		RUPTURA MÉDIA		RUPTURA LENTA
		RR-1C	RR-2C	RM-1C	RM-2C	RL-1C
ENSAIOS SOBRE A EMULSÃO:						
a) Viscosidade Saybolt-Furol: SSF a 50 °C	IBP-MB 581	20-90	100-400	20-200	100-400	máx. 70
b) Sedimentação, 5 dias, % máximo por diferença	ME 006	5	5	5	5	5
c) Peneiração (retido na peneira 0,84mm) % máximo	ME 005	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
d) Resistência à água, % mínimo de cobertura:	ME 59					
agregado seco		80	80	80	80	80
agregado úmido		80	80	60	60	60
e) Mistura com cimento, % máximo	ME 007	-	-	-	-	2
ou mistura com filler silício	ME 008	-	-	-	-	1,2 - 2,0
f) Carga da partícula	ME 002	positiva	positiva	positiva	positiva	positiva
g) pH máximo	ME 149	-	-	-	-	6,5
h) Destilação:	ABNT_NBR 6568					
solvente destilado, % em volume sobre o total da emulsão		0,3	0,3	0 - 20	0 - 12	-
resíduo, % mínimo, em peso		62	67	62	65	60
j) Desmulsibilidade, % peso:	ME 063					
mínimo		50	50	-	-	-
máximo		-	-	50	50	-
ENSAIOS SOBRE O RESÍDUO:						
a) Penetração a 25°C, 100g, 5s, 1,0mm	ME 003	50 - 250	50 - 250	50 - 250	50 - 250	50 - 250
b) Teor de betume, % mínimo em peso	ME 010	97	97	97	97	97
c) Ductibilidade a 25°C, 5cm/min, cm, mínimo	ME 163	40	40	40	40	40
Notas :						
1) Os ensaios relacionados são indicados e especificados pelo DNER. A nomenclatura ME, apresentada na tabela, refere-se à codificação do DNER. As demais são acompanhadas da indicação da fonte.						

Para a correta execução desta etapa, inicialmente deverá ser verificada a conformação geométrica da camada que receberá a pintura de ligação.

Em seguida, a superfície a ser pintada deverá ser varrida, a fim de ser eliminado o pó e todo e qualquer material solto.

Antes da aplicação, a emulsão deverá ser diluída na proporção de 1:1 com água a fim de garantir uniformidade na distribuição da taxa residual. A taxa de aplicação de emulsão diluída será da ordem de 1,2 l/m².

Será aplicado, a seguir, o ligante betuminoso adequado na temperatura compatível com o seu tipo, na quantidade recomendada. A temperatura da aplicação do ligante betuminoso deverá ser fixada para cada tipo de ligante em



função da relação temperatura x viscosidade, escolhendo-se a temperatura que proporcione melhor viscosidade para espalhamento.

As faixas de viscosidade recomendadas para aplicação são as seguintes:

- Para emulsões asfálticas de 20 a 100 segundos, **Saybolt-Furol (DNER-ME 004)**;
- Para asfaltos diluídos de 20 a 60 segundos, **Saybolt-Furol**.

A pintura de ligação será executada na pista inteira, em um mesmo turno de trabalho, deixando-a fechada ao trânsito, sempre que possível. Não o sendo, trabalhar-se-á em meia pista, fazendo-se a pintura de ligação da pista adjacente, logo que a pintura permitir sua abertura ao trânsito.

A fim de evitar a superposição ou excesso de material nos pontos inicial e final das aplicações, serão colocadas faixas de papel, transversalmente na pista, de modo que o material betuminoso comece e termine de sair da barra de distribuição sobre essas faixas. As faixas serão retiradas a seguir.

Qualquer falha na aplicação deverá ser imediatamente corrigida.

Quando o ligante betuminoso utilizado for emulsão asfáltica diluída, recomenda-se que a mistura água mais emulsão seja preparada no mesmo turno de trabalho. Deve-se evitar o estoque da mesma por prazo superior a 12 horas.

Os equipamentos a serem utilizados nesta etapa são os seguintes:

- Vassoura mecânica rotativa ou jato de ar comprimido;
- Vassoura manual;
- Caminhão espargidor de asfalto pressurizado;
- Espargidor manual.

3.3 – TRANSPORTE DE LIGANTE BETUMINOSO

O transporte deverá ser efetuado em veículos apropriados para esta finalidade.



Na obra, o material deverá ser estocado conforme os padrões de segurança para derivados de petróleo do IBP² e da PETROBRAS.

Todo o carregamento de ligante betuminoso que chegar à obra deverá apresentar certificado de análise além de trazer indicação clara da sua procedência, do tipo e quantidade do seu conteúdo e distância de transporte entre a refinaria e o canteiro de serviço.

Na entrega do material, caberá à Fiscalização:

- Verificar se o tipo e a qualidade do material fornecido estão de acordo com sua finalidade e se correspondem ao estipulado no projeto;
- Verificar se o acondicionamento do material é o correto e não está violado;
- Certificar-se de que cada unidade de acondicionamento contenha indicação clara da procedência, do tipo e da quantidade do seu conteúdo;
- Rejeitar a parte do fornecimento em mau estado de acondicionamento;
- A vista dos resultados da inspeção e independente de qualquer ensaio, o fornecimento poderá ser rejeitado, total ou parcial, caso não atenda aos requisitos de qualidade.

3.4 – PAVIMENTAÇÃO COM CBUQ (BINDER E CAMADA DE ROLAMENTO)

Consiste na aplicação na pista de concreto betuminoso usinado a quente (CBUQ).

O CBUQ é uma mistura executada em usina apropriada, com características específicas, composta de agregado mineral graduado, material de enchimento (filler) e ligante betuminoso, espalhada e comprimida a quente. Na usina, tanto agregados como ligante são previamente aquecidos para depois serem misturados.

²IBP: Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás



ESTADO DA BAHIA
PREFEITURA MUNICIPAL DE
CAFARNAUM
Rua Djalma Rios, Centro, Nº 01, Cafarnaum-Ba.
CEP: 44880-000 CNPJ: 13.714.142/0001-62



PREFEITURA DE
CAFARNAUM
Cuidando da nossa cidade, trabalhando por você

A mistura será aplicada sobre a superfície imprimada e/ou pintada, de tal maneira que, após a compressão, produza um pavimento flexível com espessura e densidade especificadas em projeto.

O concreto betuminoso poderá ser empregado como revestimento, base, regularização ou reforço do pavimento.

A temperatura de aplicação do cimento asfáltico deverá ser determinada para cada tipo de ligante, em função da relação temperatura/viscosidade. A temperatura conveniente é aquela na qual o asfalto apresenta uma viscosidade situada dentro da faixa de 75 a 150 segundos, **Saybolt-Furol (DNER-ME004)**. Recomenda-se, preferencialmente, a viscosidade de 85 a 95 segundos.

A temperatura do ligante deverá estar entre 107 °C e 177 °C.

A temperatura de aplicação do alcatrão será aquela na qual a viscosidade **“Engler” (ASTM-D1665)** situa-se em uma faixa de 25 ± 3 . A mistura, neste caso, não deverá deixar a usina com temperatura superior a 106 °C.

O espalhamento será efetuado por vibro-acabadoras.

Caso ocorram irregularidades na superfície da camada, as correções serão feitas pela adição manual de concreto betuminoso, sendo esse espalhamento executado por meio de ancinhos e rodos metálicos.

Imediatamente após a distribuição do concreto betuminoso, será iniciado o processo de rolagem para compressão. A temperatura de rolagem deverá ser a mais elevada que a mistura betuminosa possa suportar, sendo esta temperatura fixada experimentalmente para cada caso.

A temperatura recomendável, para a compressão da mistura, é aquela na qual o ligante apresenta uma viscosidade **Saybolt-Furol (DNER ME 004)**, de 140 ± 15 segundos, para o cimento asfáltico, ou uma viscosidade específica, **“Engler” (ASTM-D1665)**, de 40 ± 5 , para o alcatrão.

Caso sejam empregados rolos de pneus, de pressão variável, inicia-se a rolagem com baixa pressão (60 lb/pol²), e aumenta-se em progressão aritmética, à medida que a mistura betuminosa suporte pressões mais



elevadas. A pressão dos pneus deve variar a intervalos periódicos (60, 80, 100, 120 lb/pol²), adequando o número de passadas de forma a atingir o grau de compactação especificado.

A compressão será iniciada pelos bordos, longitudinalmente, continuando em direção ao eixo da pista. Nas curvas, de acordo com a superelevação, a compressão deverá começar sempre do ponto mais baixo para o mais alto. Cada passada do rolo deverá ser recoberta, na seguinte, de pelo menos a metade da largura rolada. Em qualquer caso, a operação de rolagem seguirá até o momento em que seja atingida a compactação exigida.

Durante a rolagem não serão permitidas mudanças de direção e inversões bruscas de marcha, nem estacionamento do equipamento sobre o revestimento recém-rolado. As rodas do rolo deverão ser umedecidas adequadamente, de modo a evitar a aderência da mistura.

Os revestimentos concluídos deverão ser mantidos sem trânsito até o seu completo resfriamento. Quaisquer danos decorrentes da abertura ao trânsito sem a devida autorização serão de inteira responsabilidade da Contratada.

Os equipamentos a serem utilizados nesta etapa são os seguintes:

- Vibro-acabadoras equipadas com alisadores e dispositivos de aquecimento e vibração;
- Rolos pneumáticos;
- Rolos metálicos lisos, tipo tanden;
- Rolos vibratórios.

3.5 – CARGA E DESCARGA DE MISTURA BETUMINOSA

A carga dos caminhões deve ser feita de maneira a evitar segregação da mistura dentro da caçamba, 1º na frente, 2º na traseira e 3º no meio.

O início da produção na usina só deve ocorrer quando todo o equipamento de pista estiver em condições de uso, para evitar a demora na descarga na vibro-acabadora que pode acarretar diminuição da temperatura da mistura, com prejuízo da compactação.



3.6 – TRANSPORTE DE MISTURA BETUMINOSA

O concreto asfáltico produzido deve ser transportado da usina ao local de aplicação em caminhões basculantes, seguindo as especificações abaixo, para que a mistura seja colocada na pista à temperatura especificada.

Esses caminhões devem ter caçambas metálicas robustas, limpas e lisas, ligeiramente lubrificadas com água e sabão, óleo cru fino, óleo parafínico ou solução de cal hidratada (3:1), de modo a evitar a aderência da mistura à chapa. Não é permitida a utilização de produtos susceptíveis à dissolução do ligante asfáltico, como óleo diesel, gasolina etc.

As caçambas dos veículos devem ser cobertas com lonas impermeáveis durante o transporte de forma a proteger a massa asfáltica da ação de chuvas ocasionais, da eventual contaminação por poeira e, especialmente, evitar a perda de temperatura e queda de partículas durante o transporte. As lonas devem estar bem fixadas na dianteira para não permitir a entrada de ar entre a cobertura e a mistura

O tempo máximo de permanência da mistura no caminhão é dado pelo limite de temperatura estabelecido para aplicação da massa na pista.

3.7 – CAIAÇÃO DE MEIO-FIO

Consiste na execução de uma pintura com tinta a base de “CAL” sobre o meio-fio (guia) de contenção do pavimento. Para maior durabilidade da pintura, deve ser utilizado fixador ou similar.

Antes do serviço de caiação os elementos de drenagem superficial e os dispositivos de OAE's devem ser limpos com ferramentas adequadas (vassouras, vassourões, etc.). Em hipótese alguma acaiação se iniciará antes desta limpeza.

A pintura do meio-fio deverá ser executada por meio manual e por pessoal habilitado.

3.8 – SINALIZAÇÃO HORIZONTAL



Será executada de acordo com o Manual de Sinalização de Trânsito (Volume IV do Contran) – Resolução Nº 236 de 11 de Maio de 2007.

A tinta utilizada deverá atender a norma NBR 13699.

A fase de execução envolve as etapas de preparação do revestimento, pré-marcação e pintura.

➤ Preparação do revestimento:

- ✓ A superfície a ser demarcada deve estar limpa, seca e isenta de detritos ou outros elementos estranhos;
- ✓ Quando a simples varredura ou jato de ar não sejam suficientes para remover todo o material estranho, o revestimento deve ser limpo de maneira adequada e compatível com o tipo de material a ser removido;
- ✓ Nos revestimentos novos deve ser previsto, um período para a sua cura antes da execução da sinalização definitiva.

➤ Pré-marcação:

- ✓ A pré-marcação consiste no alinhamento dos pontos locados pela topografia, pela qual o operador da máquina irá se guiar para aplicação do material;
- ✓ A locação topográfica tem por base o projeto de sinalização, que norteará a aplicação de todas as faixas, símbolos e legendas.

➤ Pintura:

- ✓ A pintura consiste na aplicação do material por equipamentos adequados, de acordo com o alinhamento fornecido pela pré-marcação e pelo projeto de sinalização;
- ✓ A tinta aplicada deve ser suficiente, de forma a produzir marcas com bordas claras e nítidas e uma película de cor e largura uniformes;
- ✓ No caso de adição de microesferas de vidro tipo “pré-mix”, pode ser adicionada à tinta no máximo 5% em volume de solvente compatível com a mesma, para ajustagem da viscosidade. No caso de tinta à base de água, o solvente usado é água potável;
- ✓ A pintura deverá ser aplicada quando o tempo estiver bom ou seja, sem ventos excessivos, poeiras e neblinas;



- ✓ Na aplicação da pintura deverá ser respeitada a temperatura ambiente e da superfície da via, bem como a umidade relativa do ar, com obediência aos seguintes limites: temperatura entre 10°C a 40°C e a umidade relativa do ar até 90%;
- ✓ Na execução das faixas retas, qualquer desvio das bordas excedendo 0,01 m, em 10,00 m, deve ser corrigido;
- ✓ A liberação do tráfego deve ocorrer após a secagem definitiva da pintura.

3.9 – TACHA REFLETIVA BIDIRECIONAL

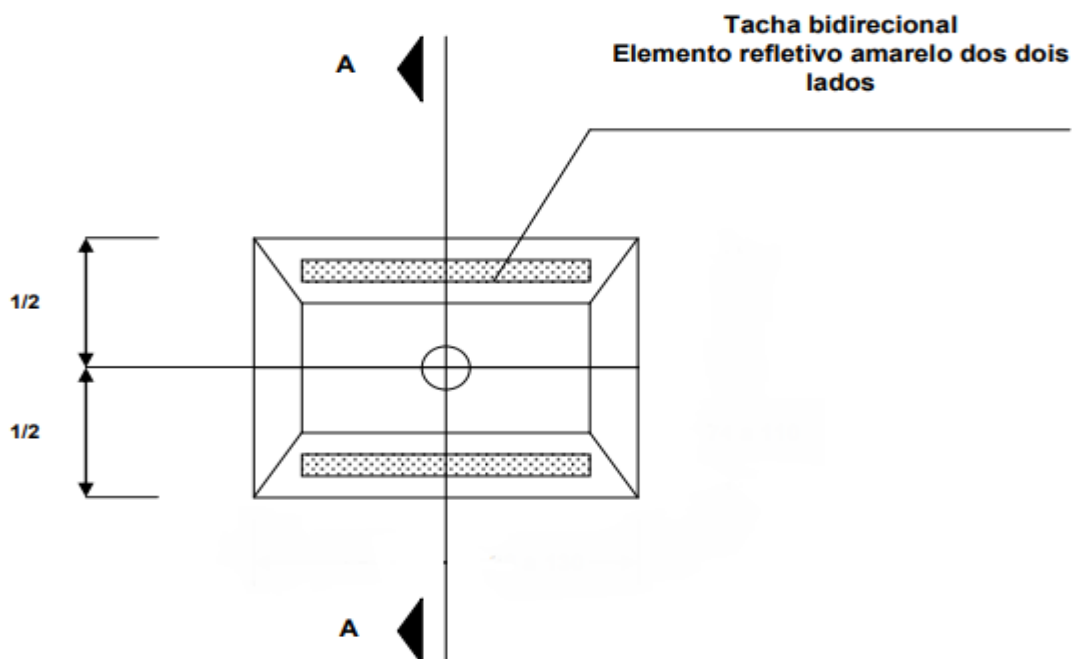
São marcadores refletivos para pavimentos, com função específica de delinear faixas e/ou pistas, tendo como principal finalidade, a de complementar a sinalização horizontal. São marcadores com dois elementos refletivos (faces refletivas) na cor amarelo.

As tachas deverão possuir um pino na forma de parafuso de cabeça tipo francesa, em aço carbono galvanizado, podendo ser revestido pelo mesmo material do corpo, apresentando roscas ou aletas em sua parte externa, em dimensões compatíveis com as da tacha, e que assegurem sua fixação.

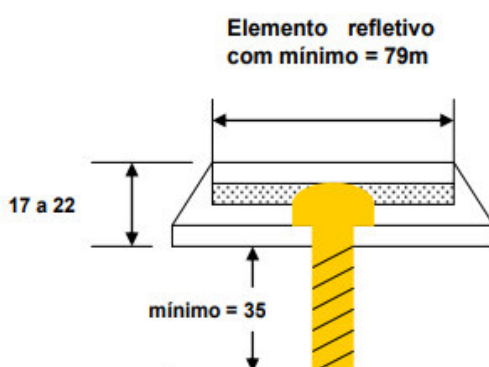
As tachas deverão suportar uma carga mínima de resistência à compressão de 15.000 kgf, quando ensaiadas, conforme normas técnicas vigentes no mercado de sinalização viária horizontal. Internamente as peças deverão ser estruturadas (REFORÇADA) para evitar o estilhaçamento no caso de quebra.

As tachas deverão apresentar um rendimento óptico de retro refletância mínima de acordo com a norma NBR 14636/2000.

- Amarelo - 220 mcd.lx⁻¹ (mínimo)

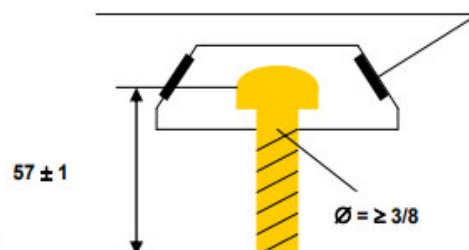


TACHA



CORTE AA

Elemento refletivo amarelo com largura mínima de 18 mm podendo as bordas ser arredondadas ou terem os cantos vivos



OS TACHÕES, TACHAS E CALOTAS ESFÉRICAS DEVERÃO POSSUIR EXTREMIDADES ABALOADAS SEM A EXISTÊNCIA DE QUINAS VIVAS		
REFLETIVO: PEÇA ÚNICA	MATERIAL / ACABAMENTO: VIDE ESPECIFICAÇÃO TÉCNICA	DIMENSÕES EM MILÍMETROS
OBS 1. A CABEÇA DO PARAFUSO INTERNO DEVERÁ SER TIPO FRANCESA, EM AÇO CARBONO GALVANIZADO		
OBS 2. A RETRORREFLETÂNCIA (MEDIDA EM mcd/lux) DA TACHA, NÃO ESTÁ LIGADO AO DIMENSIONAL DO ELEMENTO REFLETIVO E SIM DA QUALIDADE DO MESMO		

3.10 – TACHA REFLETIVA MONODIRECIONAL (EXECUÇÃO PELA PMC)

São marcadores refletivos para pavimentos, com função específica de delinear faixas e/ou pistas, tendo como principal finalidade, a de complementar a sinalização horizontal. São marcadores com um elemento refletivo (face refletiva) na cor branca.

As tachas deverão possuir um pino na forma de parafuso de cabeça tipo francesa, em aço carbono galvanizado, podendo ser revestido pelo mesmo material do corpo, apresentando roscas ou aletas em sua parte externa, em dimensões compatíveis com as da tacha, e que assegurem sua fixação.

As tachas deverão suportar uma carga mínima de resistência à compressão de 15.000 kgf, quando ensaiadas, conforme normas técnicas vigentes no mercado de sinalização viária horizontal. Internamente as peças deverão ser estruturadas (REFORÇADA) para evitar o estilhaçamento no caso de quebra.

As tachas deverão apresentar um rendimento óptico de retro refletância mínima de acordo com a norma NBR 14636/2000.

Branco - 400 mcd.lx^{-1} (mínimo)

4.0 –CONSIDERAÇÕES

Todos os materiais e equipamentos empregados na execução da obra deverão satisfazer as especificações da ABNT e do IBP, ainda serem de qualidade, modelo e tipo aprovados pelo engenheiro responsável pela fiscalização da obra. Nenhum material poderá ser utilizado pela Contratada, sem a prévia aceitação da Fiscalização, que poderá exigir exames ou ensaios dos materiais e/ou equipamentos de acordo com as normas e especificações da ABNT e recomendações dos fabricantes. A recusa implicará na substituição do material e/ou equipamento por parte da Contratada, sem ônus para a Prefeitura.

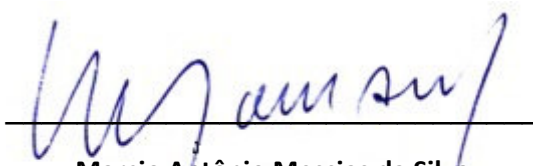
A Contratada fornecerá à Fiscalização e manterá permanentemente atualizada uma relação dos fornecedores de materiais e/ou equipamentos empregados na obra.

A Contratada fornecerá aos funcionários todos os equipamentos de proteção individual exigidos pela NR 6 - Equipamento de Proteção Individual (EPI), tais como: capacetes e óculos especiais de segurança, protetores faciais, luvas e manguitos de proteção, botas de borracha e cintos de

segurança, de conformidade com a natureza dos serviços e obras em execução.

As referências a produtos com indicação de fabricantes especificados neste memorial, na planilha orçamentária e/ou nas peças gráficas do projeto definem parâmetros de qualidade, desempenho, durabilidade, tipo de acabamento, textura e cor podendo ser substituídos por produtos de outras empresas desde que apresentem as mesmas características e sejam aprovados pela fiscalização.

Todos os materiais incorporados de forma permanente na obra deverão ser novos e não usados.



Marcio Antônio Messias da Silva
Eng. Civil CREA-Ba: 26.291-D
RESPONSÁVEL TÉCNICO