



**GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA**  
**FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E**  
**HABITAÇÃO - FITHA**

**ANTEPROJETO DE OBRA DE ARTE ESPECIAL**

Obra: Ponte em Concreto Pré-Moldado Protendido e Plano de Controle Ambiental - PCA  
Local: Rio da Vala (km 2,7)  
Rodovia: Ramal Aliança  
Trecho: Ramal Aliança (L-28 de Novembro / Nova Aliança)

- RELATÓRIO DEFINITIVO -

VOLUME ÚNICO – RELATÓRIO DE ANTEPROJETO

AGOSTO / 2024



**GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA**  
**FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E**  
**HABITAÇÃO - FITHA**

**PROJETO EXECUTIVO DE OBRA DE ARTE ESPECIAL**

Obra: Ponte em Concreto Pré-Moldado Protendido e Plano de Controle Ambiental - PCA  
Local: Rio da Vala (km 2,7)  
Rodovia: Ramal Aliança  
Trecho: Ramal Aliança (L-28 de Novembro / Nova Aliança)

- RELATÓRIO DEFINITIVO -

VOLUME ÚNICO – RELATÓRIO DE ANTEPROJETO

Elaboração : PROJECTA – PROJETOS E CONSULTORIA LTDA  
Eng.º Resp.: HÉLIO MARQUES DE ARRUDA  
CREA: 1204216495



AGOSTO / 2024



# **GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA**

## **FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA**

### **1.0 - SUMÁRIO**



**GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA**  
**FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E**  
**HABITAÇÃO - FITHA**

## **ÍNDICE**

<b>2.0 - APRESENTAÇÃO .....</b>	<b>4</b>
<b>3.0 - MAPA DE SITUAÇÃO .....</b>	<b>6</b>
<b>4.0 - ESTUDOS.....</b>	<b>8</b>
<b>5.0 – INFORMAÇÕES SOBRE O ANTEPROJETO .....</b>	<b>35</b>
<b>6.0 – ESPECIFICAÇÕES DOS SERVIÇOS.....</b>	<b>40</b>
<b>7.0 – ANTEPROJETO .....</b>	<b>123</b>
<b>8.0 – MEMORIAL DE CÁLCULO ESTRUTURAL .....</b>	<b>129</b>
<b>9.0 – MEMORIAL DE CÁLCULO DOS QUANTITATIVOS.....</b>	<b>147</b>
<b>10.0 – PLANILHA DE QUANTIDADES .....</b>	<b>158</b>
<b>11.0 – BDI .....</b>	<b>161</b>
<b>12.0 – QUADRO RESUMO.....</b>	<b>166</b>
<b>13.0 – PLANILHA ORÇAMENTARIA GERAL .....</b>	<b>168</b>
<b>14.0 – PLANILHA ORÇAMENTARIA.....</b>	<b>173</b>
<b>15.0 – ADMINISTRAÇÃO LOCAL.....</b>	<b>178</b>
<b>16.0 – CANTEIRO DE OBRAS.....</b>	<b>187</b>
<b>17.0 – A.R.T.....</b>	<b>190</b>
<b>18.0 - TERMO DE ENCERRAMENTO.....</b>	<b>192</b>





**GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA**  
**FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E**  
**HABITAÇÃO - FITHA**

**2.0 - APRESENTAÇÃO**



# **GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA**

## **FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA**

### **2.0 - APRESENTAÇÃO**

A Projecta – Projetos e Consultoria Ltda, estabelecida à Rua Tiradentes n.º 300, bairro Pico do Amor, Cuiabá/MT, apresenta o Relatório Definitivo do anteprojeto de Obra de Arte Especial sobre o Rio da Valsa (km 2,7), referente à Elaboração de Anteprojeto de Obra de Arte Especial na Rodovia Ramal Aliança, Trecho: Ramal Aliança (L-28 de Novembro / Nova Aliança).



**GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA**  
**FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E**  
**HABITAÇÃO - FITHA**

**3.0 - MAPA DE SITUAÇÃO**



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

### MAPA DE SITUAÇÃO

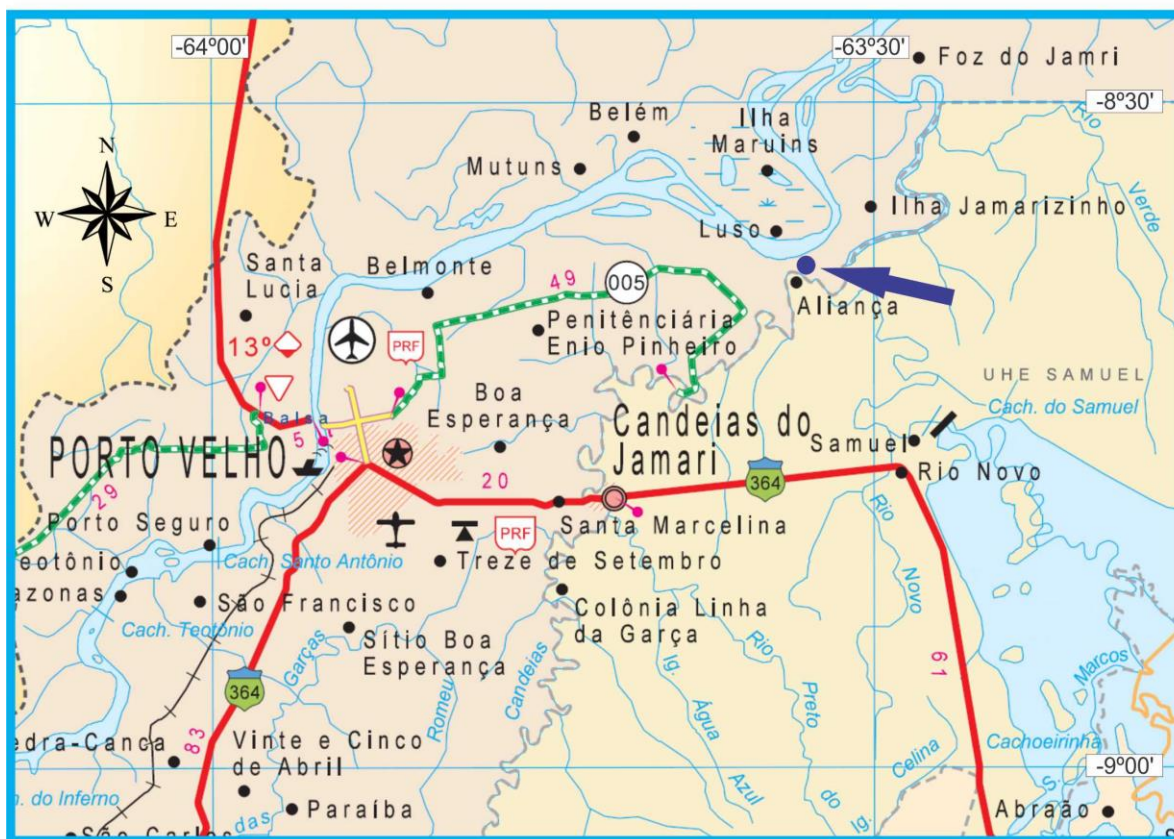
Rodovia: Ramal Aliança

Local: (Km 2,7)

Trecho: Ramal Aliança (L-28 de Novembro / Nova Aliança)



Coordenadas Ponte sobre o Rio da Vala  
Lat. : 8° 37' 16.08" S  
Long. : 63° 33' 17.29" W





**GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA**  
**FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E**  
**HABITAÇÃO - FITHA**

**4.0 - ESTUDOS**



**GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA**  
**FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E**  
**HABITAÇÃO - FITHA**

**4.1 - ESTUDOS GEOTÉCNICOS**



**GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA**  
**FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E**  
**HABITAÇÃO - FITHA**



**SOLOTÉCNICA  
ENGENHARIA  
E SONDAGENS**

*Fone/Fax (065)3634-4955/9606 1258*  
*E-mail: sollotec@uol.com.br*

Cuiabá, 20 de Dezembro de 2016.

À  
**PROJECTA PROJETOS E CONSULTORIA LTDA**

Estamos nesta oportunidade apresentando os resultados das sondagens executados no Rio Vala no Município de Porto Velho / RO.

As sondagens foram executadas com sonda rotativa de avanço hidráulico marca H100, constituindo o trabalho de corte em solo com ensaio de SPT a cada metro, segundo norma NBR 6484 até atingir a cota que ofereça um parâmetro seguro para definição das estruturas das fundações.

Salientando que não foi encontrado rocha no referido local, somente areia compacta a muito compacta e silte argiloso duro conforme descrição nos perfis individuais em anexo.

Atenciosamente.

Geólogo Eliezer Ferreira da Silva

  
Eliezer Ferreira da Silva  
Geólogo  
CREA 120084559-5



**GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA**  
**FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E**  
**HABITAÇÃO - FITHA**

		REL. N°	DES.
		DATA	ESC.
		ENG°. RESP.	COORDENADA
		PROF.	COTA
		INÍCIO	FURO N°
CLIENTE	PROJECTA	19/12/2016	1:175
LOCAL	RIO VALA		
ASSUNTO	LOCAÇÃO DAS SONDAGENS	TÉRMINO	
GEOLOGO RESP.	<i>Glizer Ferreira da Silva</i> Geólogo CRA 120084559-5	VISTO	





# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

### CLASSIFICAÇÃO DAS PROPRIEDADES DO SOLO

#### GRAU DE CONSISTENCIA /OU COMPACIDADE

SOLO	GRAU DE CONSISTENCIA E OU COMPACIDADE	Nº DE GOLPES SPT
AREIAS E SILTES ARENOSOS	FOFA F	<4
	POUCO COMPACTA PC	5 A 8
	MEDIAMENTE COMPACTA MC	9 A 18
	COMPACTA C	19 A 40
ARGILAS E SILTE ARGILOSOS	MUITO COMPACTA MTO.C	>40
	MUITO MOLE MM	<2
	MOLE ML	3 A 5
	MEDIA MD	6 A 10
	RÍJA RJ	11 A 19
	DURA D	>19

#### LEITURAS DO NÍVEL D'ÁGUA

DATA	PROF. DO FURO	NÍVEL D'ÁGUA
-	-	-

### CLASSIFICAÇÃO DAS PROPRIEDADES DA ROCHA

#### QUANTO O GRAU DE FRATURAMENTO

TIPO	SÍMBOLO	Nº DE FRATURAS/M
MUITO PCD FRATURADO	F1	0 - 1
PCD FRATURADO	F2	2 - 5
MEDIAMENTE FRATURADO	F3	6 - 10
MUITO FRATURADO	F4	11 - 20
EXTREMAMENTE FRATURADO	F5	>20

#### QUANTO O GRAU DE ALTERAÇÃO

- A1 - ROCHA S4  
CORPO DA ROCHA INALTERADO, COM JUNTAS LIGEIRAMENTE OXIDADAS.
- 2 - ROCHA POUCO ALTERADA  
ALTERAÇÃO INCIPIENTE DO CORPO DA ROCHA, AO LONGO DE FRATURAS.
- 3 - ROCHA MEDIAMENTE ALTERADA  
MENOS DE 1/3 DA ROCHA ESTÁ ALTERADA.
- 4 - ROCHA MUITO ALTERADA  
ATÉ 2/3 DA ROCHA APRESENTA ALTERAÇÃO E TODAS AS FRATURAS ESTÃO ABERTAS E CHEIAS DE ROCHA ALTERADA.
- 5 - ROCHA TOTALMENTE ALTERADA  
SOMENTE COM A ESTRUTURA REMANESCENTE DA ROCHA ORIGINAL.

#### QUANTO O GRAU DE COERÊNCIA

- C1 - COERENTE  
MATERIAL QUE SE PODE SER FRAGMENTADO PELO MARTELO, DANDO ORIGEM A FRAGMENTOS CORTANTES, SEM PRODUÇÃO DE PÓ.
- C2 - MEDIAMENTE COERENTE  
MATERIAL QUE SE PODE SER FRAGMENTADO PELO MARTELO, ORIGINANDO FRAGMENTOS COM PRODUÇÃO DE PÓ.
- C3 - POUCO COERENTE  
MATERIAL QUE SE PODE SER PERCUTIDO PELO MARTELO, REDUZ -SE AP
- C4 - INCOERENTE  
MATERIAL QUE PODE SER ESFARELADO COM A PRESSÃO DOS DEDOS.



**SOLOTÉCNICA  
ENGENHARIA E  
SONDAGENS LTDA**

CLIENTE

PROJECTA

LOCAL

RIO VALA

ASSUNTO

PERFIL INDIVIDUAL DO FURO SM - 01

GEOLOGO RESP.

*Eliezer Ferreira da Silva*  
Geólogo  
CREA 120084559-5

REL. Nº

DES.

DATA

ESC.

19/12/2016

1/100

ENGº.

RESP.

COORDENADA

N. -

E. -

PROF.

COTA

20,45m

67,67

INÍCIO 01/12/2016

FURO Nº

TÉRMINO 03/12/2016

VISTO

**SM - 01**




**GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA**  
**FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E**  
**HABITAÇÃO - FITHA**

FURO SM 01																		
COTA E N	PRIMEIROS 30cm	SEGUNDOS 30cm	PROFUNDIDADE COM RELACAO A RICA DO FURO	S P T N° DE GOLPES P/30cm		R O C H A		PROFUNDIDADE DAS PASSAGENS	PERFIL GEOLOGICO	DESCRICAO GEOLOGICA								
				INICIAL	FINAL	GRAU DE FRATURAMENTO					I.G.R							
				10	20	30	40											
				20	40	60	80	0	5	10	15	20	00	50	0			
	12	15	1,00													0,23		ATERRO DE PEDREGULHOS, VARIEGADO.
	17	21	2,00															SILTE ARGILOSO, RIJA A DURA, AMARELO E AVERMELHADO.
	11	13	3,00															
	18	19	4,00															
	19	26	5,00															
	18	22	6,00															
	16	23	7,00															
	23	25	8,00													7,80		AREIA FINA SILTOSA COMPACTA, AVERMELHADA
	23	26	9,00															
	25	32	10,00															
	18	22	11,00													10,90		SILTE ARGILOSO, DURA, AVERMELHADO.
	24	27	12,00															
	29	34	13,00															
	16	20	14,00															
	18	20	15,00															
	13	15	16,00													15,75		AREIA FINA POUCA SILTOSA, MEDIAMENTE COMPACTA A COMPACTA, AMARELA.
	13	16	17,00															

		REL. N°	DES.
CLIENTE		DATA	ESC.
PROJECTA		19/12/2016	1/100
LOCAL		ENG°.	COORDENADA
RIO VALA		RESP.	N. -
ASSUNTO		PROF.	E. -
PERFIL INDIVIDUAL DO FURO SM - 01		20,45m	COTA
GEOLOGO RESP.		INÍCIO	67,67
Eliezer Ferreira da Silva		01/12/2016	FURO N°
CREA 120084559-5		TÉRMINO	SM - 01
		03/12/2016	
		VISTO	

**GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA**  
**FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E**  
**HABITAÇÃO - FITHA**

FURO SM 01															
REVESTIMENTO	PRIMEIROS 30cm	SEGUNDOS 30cm	COTA E NA	PROFUNDIDADE COM RELACAO A BOCA DO FURO	S P T				R O C H A				PROFUNDIDADE DAS PASSAGENS	PERFIL GEOLOGICO	DESCRICAO G E O L O G I C A
					N° DE GOLPES P/30cm				GRAU DE FRATURAMENTO		I.Q.R.				
					INICIAL		FINAL								
					10	20	30	40	% DE RECUPERACAO DE TESTEMUNHO						
20	40	60	80	0	5	10	15	20	30	40	50	60			
	18	20		18,00											
	14	15		19,00											
	13	16		20,00									20,45		
IMPENETRavel A PERCUSSAO  DETALHES DA SONDAGEM TC - 0,00 - 1,00 RV - 12,30 LV - 1,45 - 20,00 NA - 16,00															



**SOLOTÉCNICA**  
**ENGENHARIA E**  
**SONDAGENS LTDA**

CLIENTE  
 PROJECTA

LOCAL  
 RIO VALA

ASSUNTO  
 PERFIL INDIVIDUAL DO FURO SM - 01

GEOLOGO RESP.  
*Eliezer Ferreira da Silva*  
 Geólogo  
 CREA 120684559-9

REL. N°	-	DES.	
DATA	19/12/2016	ESC.	1/100
ENG°. RESP.		COORDENADA	N. - E. -
PROF.	20,45m	COTA	67,67
INÍCIO	01/12/2016	FURO N°	SM - 01
TÉRMINO	03/12/2016	VISTO	





# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

### CLASSIFICAÇÃO DAS PROPRIEDADES DO SOLO

#### GRAU DE CONSISTENCIA /OU COMPACIDADE

SOLO	GRAU DE CONSISTENCIA E OU COMPACIDADE	Nº DE GOLPES SPT
AREIAS E SILTES ARENOSOS	FOFA	F <4
	POUCO COMPACTA	PC 5 A 8
	MEDIAMENTE COMPACTA	MC 9 A 18
	COMPACTA	C 19 A 40
	MUITO COMPACTA	MTO.C >40
ARGILAS E SILTE ARGILOSOS	MUITO MOLE	MM <2
	MOLE	ML 3 A 5
	MEDIA	MD 6 A 10
	RÍJIDA	RJ 11 A 19
	DURA	D >19

#### LEITURAS DO NÍVEL D'ÁGUA

DATA	PROF. DO FURO	NÍVEL D'ÁGUA
-	-	-

### CLASSIFICAÇÃO DAS PROPRIEDADES DA ROCHA

#### QUANTO O GRAU DE FRATURAMENTO

TÍPO	SÍMBOLO	Nº DE FRATURAS/M
MUITO POUCO FRATURADO	F1	0 - 1
POUCO FRATURADO	F2	2 - 5
MEDIAMENTE FRATURADO	F3	6 - 10
MUITO FRATURADO	F4	11 - 20
EXTREMAMENTE FRATURADO	F5	>20

#### QUANTO O GRAU DE ALTERAÇÃO

- A1 - ROCHA Sã  
CORPO DA ROCHA INALTERADO, COM JUNTAS LIGEIRAMENTE OXIDADAS.
- A2 - ROCHA POUCO ALTERADA  
ALTERAÇÃO INCIPIENTE DO CORPO DA ROCHA, AO LONGO DE FRATURAS.
- A3 - ROCHA MEDIAMENTE ALTERADA  
MENOS DE 1/3 DA ROCHA ESTÁ ALTERADA.
- A4 - ROCHA MUITO ALTERADA  
ATÉ 2/3 DA ROCHA APRESENTA ALTERAÇÃO E TODAS AS FRATURAS ESTÃO ABERTAS E CHEIAS DE ROCHA ALTERADA.
- A5 - ROCHA TOTALMENTE ALTERADA  
SOMENTE COM A ESTRUTURA REMANESCENTE DA ROCHA ORIGINAL.

#### QUANTO O GRAU DE COERÊNCIA

- C1 - COERENTE  
MATERIAL QUE SO PODE SER FRAGMENTADO PELO MARTELO, DANDO ORIGEM A FRAGMENTOS CORTANTES, SEM PRODUÇÃO DE Pó.
- C2 - MEDIAMENTE COERENTE  
MATERIAL QUE SO PODE SER FRAGMENTADO PELO MARTELO, ORIGINANDO FRAGMENTOS COM PRODUÇÃO DE Pó.
- C3 - POUCO COERENTE  
MATERIAL QUE SO PODE SER PERCUTIDO PELO MARTELO, REDUZ -SE AP
- C4 - INCOERENTE  
MATERIAL QUE PODE SER ESFARELADO COM A PRESSÃO DOS DEDOS.



**SOLOTÉCNICA  
ENGENHARIA E  
SONDAGENS LTDA**

CLIENTE

PROJECTA

LOCAL

RIO VALA

ASSUNTO

PERFIL INDIVIDUAL DO FURO SM - 02

GEOLOGO RESP.

*Eliezer Ferreira da Silva*  
Geólogo  
CREA 120084559-5

REL. Nº

DES.

DATA

19/12/2016

ESC.

1/100

ENG.  
RESP.

COORDENADA  
N. -  
E. -

PROF.

20,29m

COTA

60,86

INÍCIO 05/12/2016

TÉRMINO 06/12/2016

VISTO

FURO Nº

SM - 02



**GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA**  
**FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E**  
**HABITAÇÃO - FITHA**

**FURO SM 02**

Nº DE FURTO	PRIMEIROS 30cm	SEGUNDOS 30cm	COTA E NA	PROFUNDIDADE COM RELACAO A BOCA DO FURO	SPT		R O C H A		PROFUNDIDADE DAS PASSAGENS	PERFIL GEOLOGICO	DESCRICAO GEOLOGICA										
					Nº DE GOLPES P/30cm																
					INICIAL	FINAL															
					10	20	30	40				GRAU DE FRATURAMENTO		I.Q.R.							
					% DE RECUPERACAO DE TESTEMUNHO																
				20	40	60	80	0	5	10	15	20	30	40	50	60	70	80	90	100	
6	6			1,00																	AREIA MEDIA POUCO SILTOSA POUCO A MEDIAMENTE COMPACTA, MARROM.
6	7		06/12/2016	2,00																	
9	11			3,00																	
9	10			4,00																	
6	7			5,00																	SILTE ARGILOSO , MEDIA, VERMELHO.
6	6			6,00																	AREIA FINA ARGILOSA, POUCO SILTOSA, POUCO A MEDIAMENTE COMPACTA, CINZA.
7	10			7,00																	
7	13			8,00																	
11	13			9,00																	AREIA FINA MEDIAMENTE COMPACTA A COMPACTA, AMARELO.
15	19			10,00																	
29	41			11,00																	IDEM, COMPACTO A MUITO COMPACTO.
27	36			12,00																	
32	43			13,00																	
43	54			14,00																	
36	42			15,00																	
39	44			16,00																	
43	53			17,00																	



**SOLOTÉCNICA  
ENGENHARIA E  
SONDAGENS LTDA**

CLIENTE

**PROJECTA**

LOCAL

**RIO VALA**

ASSUNTO

**PERFIL INDIVIDUAL DO FURO SM - 02**

GEOLOGO RESP.

*Eliezer Ferreira da Silva*  
Geólogo  
CREA 120084589/RS

REL. Nº

DES.

DATA

ESC.

19/12/2016

1/100

ENG.  
RESP.

COORDENADA  
N. -  
E. -

PROF.

COTA

20,29m

60,86

INICIO 05/12/2016

FURO Nº

TERMINO 06/12/2016

VISTO

**SM - 02**



**GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA**  
**FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E**  
**HABITAÇÃO - FITHA**

**FURO SM 02**

PRIMEIROS 30cm	SEGUNDOS 30cm	COTA E NA	PROFUNDIDADE COM RELACAO A BOCA DO FURO	SPT		R O C H A		PROFUNDIDADE DAS PASSAGENS	PERFIL GEOLOGICO	DESCRICAO GEOLOGICA						
				N° DE GOLPES P/30cm		GRAU DE FRATURAMENTO	I.Q.R									
				INICIAL	FINAL											
				10	20	30	40									
				% DE RECUPERACAO DE TESTEMUNHO												
				20	40	60	80	0	5	10	15	20	00	50	0	
36	49		18,00													
53	-		19,00													
55/29	-		20,00													
														20,29		
IMPENETRavel A PERCUSSAO																
DETALHES DA SONDAGEM																
TC - 0,00 - 1,00																
RV - 17,80																
LV - 1,45 - 20,00																
NA - 1,80																

IMPENETRÁVEL A PERCUSSÃO

DETALHES DA SONDAAGEM

TC - 0,00 - 1,00

RV - 17,80

LV - 1,45 - 20,00

NA - 1,80

	<b>SOLOTÉCNICA ENGENHARIA E SONDAgens LTDA</b>	REL. N° -	DES.
CLIENTE	PROJECTA	DATA 19/12/2016	ESC. 1/100
LOCAL	RIO VALA	ENG°. RESP.	COORDENADA N. - E. -
ASSUNTO	PERFIL INDIVIDUAL DO FURO SM - 02	PROF. 20,29m	COTA 60,86
GEOLOGO RESP.	 Afiezzer Ferreira da Silva Geólogo CREA 120084559-5	INÍCIO 05/12/2016 TÉRMINO 06/12/2016 VISTO	FURO N° <b>SM - 02</b>





# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

### CLASSIFICAÇÃO DAS PROPRIEDADES DO SOLO

#### GRAU DE CONSISTENCIA /OU COMPACIDADE

SOLO	GRAU DE CONSISTENCIA E OU COMPACIDADE	Nº DE GOLPES SPT
AREIAS E SILTES ARENOSOS	FQFA	F <4
	POUCO COMPACTA	PC 5 A 8
	MEDIAMENTE COMPACTA	MC 9 A 18
	COMPACTA	C 19 A 40
ARGILAS E SILTE ARGILINOSOS	MUITO COMPACTA	MT.C >40
	MUITO MOLE	MM <2
	MOLE	ML 3 A 5
	MEDIA	MD 6 A 10
	RÍJIDA	RJ 11 A 19
	DURA	D >19

#### LEITURAS DO NÍVEL D'ÁGUA

DATA	PROF. DO FURO	NÍVEL D'ÁGUA
-	-	-

### CLASSIFICAÇÃO DAS PROPRIEDADES DA ROCHA

#### QUANTO O GRAU DE FRATURAMENTO

TIPO	SÍMBOLO	Nº DE FRATURAS/M
MUITO POUCO FRATURADO	F1	0 - 1
POUCO FRATURADO	F2	2 - 5
MEDIAMENTE FRATURADO	F3	6 - 10
MUITO FRATURADO	F4	11 - 20
EXTREMAMENTE FRATURADO	F5	>20

#### QUANTO O GRAU DE ALTERAÇÃO

- A1 - ROCHA S4  
CORPO DA ROCHA INALTERADO, COM JUNTAS LIGEIRAMENTE OXIDADAS.
- 2 - ROCHA POUCO ALTERADA  
ALTERAÇÃO INCIPIENTE DO CORPO DA ROCHA, AD LONGO DE FRATURAS.
- 3 - ROCHA MEDIAMENTE ALTERADA  
MENOS DE 1/3 DA ROCHA ESTÁ ALTERADA.
- 4 - ROCHA MUITO ALTERADA  
ATÉ 2/3 DA ROCHA APRESENTA ALTERAÇÃO E TODAS AS FRATURAS ESTÃO ABERTAS E CHEIAS DE ROCHA ALTERADA.
- 5 - ROCHA TOTALMENTE ALTERADA  
SOMENTE COM A ESTRUTURA REMANESCENTE DA ROCHA ORIGINAL.

#### QUANTO O GRAU DE COERÊNCIA

- C1 - COERENTE  
MATERIAL QUE SE PODE SER FRAGMENTADO PELO MARTELO, DANDO ORIGEM A FRAGMENTOS CORTANTES, SEM PRODUÇÃO DE PÓ.
- C2 - MEDIAMENTE COERENTE  
MATERIAL QUE SE PODE SER FRAGMENTADO PELO MARTELO, ORIGINANDO FRAGMENTOS COM PRODUÇÃO DE PÓ.
- C3 - POUCO COERENTE  
MATERIAL QUE SE PODE SER PERCUTIDO PELO MARTELO, REDUZ -SE APENAS.
- C4 - INCOERENTE  
MATERIAL QUE PODE SER ESFARELADO COM A PRESSÃO DOS DEDOS.



**SOLOTÉCNICA  
ENGENHARIA E  
SONDAGENS LTDA**

CLIENTE

PROJECTA

LOCAL

RIO VALA

ASSUNTO

PERFIL INDIVIDUAL DO FURO SM - 03

GEOLOGO RESP.

*Eliezer Ferreira da Silva*  
Geólogo  
CREA 120084539/3

REL. Nº

-

DES.

-

DATA

19/12/2016

ESC.

1/100

ENGº.

RESP.

COORDENADA

N. -

E. -

PROF.

20,28m

COTA

55,14

INÍCIO 07/12/2016

TÉRMINO 08/12/2016

FURO Nº

VISTO

SM - 03



**GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA**  
**FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E**  
**HABITAÇÃO - FITHA**

FURO SM 03																						
P	P	P	P	P	P	P	SPT				ROCHA				P	P	P	P				
							Nº DE GOLPES P/30cm				GRAU DE FRATURAMENTO								I.Q.R.			
							INICIAL		FINAL		10 20 30 40		5 10 15 20 30 40						100 50 0		100 50 0	
							% DE RECUPERAÇÃO DE TESTEMUNHO															
PRIMEIROS 30cm	SEGUNDOS 30cm	COTA E NA	PROFUNDIDADE COM RELACAO A BOCA DO FURO	20	40	60	80	5	10	15	20	30	40	100	50	0	PERFIL GEOLOGICO	DESCRICAO GEOLOGICA				
		LAMINA D'AGUA	1,00															LAMINA D'AGUA.				
			2,00															AREIA MEDIA MEDIANTE COMPACTA, MARROM				
8	9		3,00																			
8	9		4,00															SILTE ARGILOSO MEDIA A RIJA, AMARELO.				
9	10		5,00																			
9	11		6,00																			
13	14		7,00															IDEM, RIJA A DURA.				
14	17		8,00																			
18	20		9,00																			
19	19		10,00																			
23	25		11,00																			
26	29		12,00															AREIA FINA POUCA ARGILOSA, COMPACTA A MUITO COMPACTA, MARROM E ACINZENTADA.				
27	36		13,00																			
25	42		14,00																			
36	41		15,00																			
40	48		16,00																			
31	45		17,00																			

		REL. N°	DES.
		-	
CLIENTE		DATA	ESC.
PROJECTA		19/12/2016	1/100
LOCAL		ENGº.	COORDENADA
RIO VALA		RESP.	N. - E. -
ASSUNTO		PROF.	COTA
PERFIL INDIVIDUAL DO FURO SM - 03		20,28m	55,14
GEOLOGO RESP.		INICIO	FURO N°
Eliezer Ferreira da Silva Geólogo CREA 120084359-0		07/12/2016	
		TÉRMINO	
		08/12/2016	
		VISTO	
			SM - 03





**GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA**  
**FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E**  
**HABITAÇÃO - FITHA**

FURO SM 03																		
REVESTIMENTO	PRIMEIROS 30cm	SEGUNDOS 30cm	COTA E NA	PROFUNDIDADE COM RELACAO A BORDA DO FURO	S P T		R O C H A		PREFUNDIDADE DAS PASSAGENS	PERFIL GEOLOGICO	DESCRICAO G E O L O G I C A							
					Nº DE GOLPES P/30cm													
					INICIAL	FINAL												
					10	20	30	40				GRAU DE FRATURAMENTO		I.G.R				
					% DE RECUPERACAO DE TESTEMUNHO													
					20	40	60	80	0	5	10	15	20	30	40	50	60	
	42	53		18,00														
	42	52		19,00														
	46	59/28		20,00														
										20,28								
												IMPENETRavel A PERCUSSAO						
												DETALHES DA SONDAGEM						
												TC - 0,00 - 0,00						
												RV - 17,83						
												LV - 2,08 - 20,00						
												NA - LAMINA D'AGUA						

		REL. Nº	DES.
		-	
CLIENTE		DATA	ESC.
PROJECTA		19/12/2016	1/100
LOCAL		ENGº.	COORDENADA
RIO VALA		RESP.	N. -
ASSUNTO		PROF.	E. -
PERFIL INDIVIDUAL DO FURO SM - 03		20,28m	COTA
GEOLOGO RESP.		INÍCIO 07/12/2016	FURO Nº
 Eliezer Ferreira da Silva Geólogo CREA 12008/5505		TÉRMINO 08/12/2016	SM - 03
		VISTO	



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

### CLASSIFICAÇÃO DAS PROPRIEDADES DO SOLO

#### GRAU DE CONSISTENCIA /OU COMPACIDADE

SOLO	GRAU DE CONSISTENCIA E OU COMPACIDADE	Nº DE GOLPES SPT
AREIAS E SILTES ARENOSOS	FOLFA	F <4
	POUCO COMPACTA	PC 5 A 8
	MEDIAMENTE COMPACTA	MC 9 A 18
	COMPACTA	C 19 A 40
	MUITO COMPACTA	MTO.C >40
ARGILAS E SILTE ARGILOSOS	MUITO MOLE	MM <2
	MOLE	ML 3 A 5
	MEDIA	MD 6 A 10
	RIJA	RJ 11 A 19
	DURA	D >19

#### LEITURAS DO NIVEL D'ÁGUA

DATA	PROF. DO FURO	NIVEL D'ÁGUA
-	-	-

### CLASSIFICAÇÃO DAS PROPRIEDADES DA ROCHA

#### QUANTO O GRAU DE FRATURAMENTO

TIPO	SÍMBOLO	Nº DE FRATURAS/M
MUITO PCD FRATURADO	F1	0 - 1
PCD FRATURADO	F2	2 - 5
MEDIAMENTE FRATURADO	F3	6 - 10
MUITO FRATURADO	F4	11 - 20
EXTREMAMENTE FRATURADO	F5	>20

#### QUANTO O GRAU DE ALTERAÇÃO

- A1 - ROCHA S4  
CORPO DA ROCHA INALTERADO, COM JUNTAS LIGEIRAMENTE OXIDADAS.
- A2 - ROCHA POUCO ALTERADA  
ALTERAÇÃO INCIPIENTE DO CORPO DA ROCHA, AO LONGO DE FRATURAS.
- A3 - ROCHA MEDIAMENTE ALTERADA  
MENOS DE 1/3 DA ROCHA ESTÁ ALTERADA.
- A4 - ROCHA MUITO ALTERADA  
ATÉ 2/3 DA ROCHA APRESENTA ALTERAÇÃO E TODAS AS FRATURAS ESTÃO ABERTAS E CHEIAS DE ROCHA ALTERADA.
- A5 - ROCHA TOTALMENTE ALTERADA  
SOMENTE COM A ESTRUTURA REMANESCENTE DA ROCHA ORIGINAL.

#### QUANTO O GRAU DE COERÊNCIA

- C1 - COERENTE  
MATERIAL QUE SO PODE SER FRAGMENTADO PELO MARTELO, DANDO ORIGEM A FRAGMENTOS CORTANTES, SEM PRODUÇÃO DE P6.
- C2 - MEDIAMENTE COERENTE  
MATERIAL QUE SO PODE SER FRAGMENTADO PELO MARTELO, ORIGINANDO FRAGMENTOS COM PRODUÇÃO DE P6.
- C3 - POUCO COERENTE  
MATERIAL QUE SO PODE SER PERCUTIDO PELO MARTELO, REDUZ -SE AP
- C4 - INCOERENTE  
MATERIAL QUE PODE SER ESFARELADO COM A PRESSÃO DOS DEDOS.



**SOLOTÉCNICA  
ENGENHARIA E  
SONDAGENS LTDA**

CLIENTE

PROJECTA

LOCAL

RIO VALA

ASSUNTO

PERFIL INDIVIDUAL DO FURO SM - 04

GEOLOGO RESP.

*Eliezer Ferreira da Silva*  
Geólogo  
CREA 120084559-5

REL. Nº

-

DES.

-

DATA

19/12/2016

ESC.

1/100

ENGº.

RESP.

COORDENADA

N. -

E. -

PROF.

20,41m

COTA

58,37

INÍCIO

09/12/2016

FURO Nº

TÉRMINO

10/12/2016

VISTO

SM - 04



**GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA**  
**FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E**  
**HABITAÇÃO - FITHA**

**FURO SM 04**


PRIMEIROS 30cm	SEGUNDOS 30cm	COTA E NA	PROFUNDIDADE COM RELACAO A BOCA DO FURO	S P T		R O C H A		PROFUNDIDADE DAS PASSAGENS	PERFIL GEOLOGICO	DESCRICAO G E O L O G I C A										
				Nº DE GOLPES P/30cm																
				INICIAL	FINAL															
				10	20	30	40				GRAU DE FRATURAMENTO		I.Q.R							
				% DE RECUPERACAO DE TESTEMUNHO																
				20	40	60	80	0	5	10	15	20	30	40	50	60				
2	3		1,00															1,60		AREIA MEDIA FOFA, MARROM.
4	11		2,00																	SILTE ARGILOSO, RIJA A DURA, VARIEGADA.
10	14		3,00																	
16	20		4,00																	
20	23		5,00																	
21	24		6,00																	
24	27		7,00																	
13	15		8,00															7,75		AREIA MEDIA A GROSSA, MEDIAMENTE COMPACTA A COMPACTA, VERMELHA E AMARELA.
17	22		9,00																	
21	26	10,12	10,00																	
28	30	10,12/2016	11,00															10,90		SILTE ARGILOSO, DURA, AVERMELHADO.
30	33		12,00																	
29	32		13,00																	
33	33		14,00																	
26	30		15,00																	
37	40		16,00																	
37	46		17,00															16,85		AREIA FINA POUCO SILTOSA, MUITO COMPACTA, VERMELHA.

		REL. Nº	DES.
		DATA	ESC.
		19/12/2016	1/100
		ENGº.	COORDENADA
		RESP.	N. -
			E. -
		PROF.	COTA
		20,41m	58,37
		INÍCIO 09/12/2016	FURO Nº
		TÉRMINO 10/12/2016	
		VISTO	SM - 04
CLIENTE			
PROJECTA			
LOCAL			
RIO VALA			
ASSUNTO			
PERFIL INDIVIDUAL DO FURO SM - 04			
GEOLOGO RESP.			
GREA 13068/150-5			



**GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA**  
**FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E**  
**HABITAÇÃO - FITHA**

FURO SM 04											
REVESTIMENTO	PRIMEIROS 30cm	SEGUNDOS 30cm	COTA E NA	PROFUNDIDADE COM RELACAO A BOCA DO FURO	SPT		ROCHA		PREFUNDIDADE DAS PASSAGENS	PERFIL GEOLOGICO	DESCRICAO GEOLOGICA
					Nº DE GOLPES P/30cm		GRAU DE FRATURAMENTO	I.Q.R			
					--- INICIAL --- FINAL ---						
					10	20 30 40					
					% DE RECUPERACAO DE TESTEMUNHO						
					20	40 60 80	0 5 10 15 20	00 50 0			
	41	49		18,00							
	41	46		19,00							
	49	56/26		20,00					20,41		
IMPENETRAVEL A PERCUSSAO  DETALHES DA SONDAGEM TC - 0,00 - 1,00 RV - 19,23 LV - 1,45 - 20,00 NA - 10,12											



**SOLOTÉCNICA**  
**ENGENHARIA E**  
**SONDAGENS LTDA**

CLIENTE

PROJECTA

LOCAL

RIO VALA

ASSUNTO

PERFIL INDIVIDUAL DO FURO SM - 04

GEOLOGO RESP.

Eliezer Ferreira da Silva  
Geólogo  
CREA 120084559-5

REL. Nº  
-  
DATA  
19/12/2016  
ENGº.  
RESP.  
PROF.  
20,41m  
INÍCIO 09/12/2016  
TÉRMINO 10/12/2016  
VISTO

DES.  
  
ESC.  
1/100  
COORDENADA  
N. -  
E. -  
COTA  
58,37  
FURO Nº  
**SM - 04**



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

### CLASSIFICAÇÃO DAS PROPRIEDADES DO SOLO

#### GRAU DE CONSISTENCIA /OU COMPACIDADE

SOLO	GRAU DE CONSISTENCIA E OU COMPACIDADE	Nº DE GOLPES SPT
AREIAS E SILTES ARENOSOS	FOFA F	<4
	POUCO COMPACTA PC	5 A 8
	MEDIAMENTE COMPACTA MC	9 A 18
	COMPACTA C	19 A 40
ARGILAS E SILTE ARGILOSOS	MUITO COMPACTA MTO.C	>40
	MUITO MOLE MM	<2
	MOLE ML	3 A 5
	MEDIA MD	6 A 10
	RÍJIDA RJ	11 A 19
	DURA D	>19

#### LEITURAS DO NÍVEL D'ÁGUA

DATA	PROF. DO FURO	NÍVEL D'ÁGUA
-	-	-

### CLASSIFICAÇÃO DAS PROPRIEDADES DA ROCHA

#### QUANTO O GRAU DE FRATURAMENTO

TIPO	SÍMBOLO	Nº DE FRATURAS/M
MUITO PCD FRATURADO	F1	0 - 1
PCD FRATURADO	F2	2 - 5
MEDIAMENTE FRATURADO	F3	6 - 10
MUITO FRATURADO	F4	11 - 20
EXTREMAMENTE FRATURADO	F5	>20

#### QUANTO O GRAU DE ALTERAÇÃO

- A1 - ROCHA S4  
CORPO DA ROCHA INALTERADO, COM JUNTAS LIGEIRAMENTE OXIDADAS.
- 2 - ROCHA POUCO ALTERADA  
ALTERAÇÃO INCIPIENTE DO CORPO DA ROCHA, AO LONGO DE FRATURAS.
- 3 - ROCHA MEDIAMENTE ALTERADA  
MENOS DE 1/3 DA ROCHA ESTÁ ALTERADA.
- 4 - ROCHA MUITO ALTERADA  
ATÉ 2/3 DA ROCHA APRESENTA ALTERAÇÃO E TODAS AS FRATURAS ESTÃO ABERTAS E CHEIAS DE ROCHA ALTERADA.
- 5 - ROCHA TOTALMENTE ALTERADA  
SOMENTE COM A ESTRUTURA REMANESCENTE DA ROCHA ORIGINAL.

#### QUANTO O GRAU DE COERÊNCIA

- C1 - COERENTE  
MATERIAL QUE SE PODE SER FRAGMENTADO PELO MARTELO, DANDO ORIGEM A FRAGMENTOS CORTANTES, SEM PRODUÇÃO DE PÓ.
- C2 - MEDIAMENTE COERENTE  
MATERIAL QUE SE PODE SER FRAGMENTADO PELO MARTELO, ORIGINANDO FRAGMENTOS COM PRODUÇÃO DE PÓ.
- C3 - POUCO COERENTE  
MATERIAL QUE SE PODE SER PERCUTIDO PELO MARTELO, REDUZ -SE AP
- C4 - INCOERENTE  
MATERIAL QUE PODE SER ESFARELADO COM A PRESSÃO DOS DEDOS.



**SOLOTÉCNICA  
ENGENHARIA E  
SONDAGENS LTDA**

CLIENTE

PROJECTA

LOCAL

RIO VALA

ASSUNTO

PERFIL INDIVIDUAL DO FURO SM - 05

GEOLOGO RESP.

*Eliezer Ferreira da Silva*  
Geólogo  
CREA 120084359-5

REL. Nº

DES.

DATA

ESC.

19/12/2016

1/100

ENGº.

RESP.

COORDENADA

N. -

E. -

PROF.

COTA

20,45m

67,74

INÍCIO

11/12/2016

FURO Nº

TÉRMINO 12/12/2016

VISTO

SM - 05



**GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA**  
**FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E**  
**HABITAÇÃO - FITHA**

**FURO SM 05**

REVESTIMENTO	PRIMEIROS 30cm	SEGUNDOS 30cm	COTA E NA	PROFUNDIDADE COM RELACAO A BOCA DO FURO	R O C H A																PERFIL GEOLOGICO	DESCRICAO G E O L O G I C A																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
					S P T																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
					Nº DE GOLPES P/30cm																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
					INICIAL FINAL																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
					10	20	30	40	GRAU DE FRATURAMENTO										I.Q.R																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																													
					% DE RECUPERACAO DE TESTEMUNHO																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
				20	40	60	80	0	5	10	15	20	30	40	50	60																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
10	13		1,00																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																													



**SOLOTÉCNICA  
ENGENHARIA E  
SONDAGENS LTDA**

CLIENTE

PROJECTA

LOCAL

RIO VALA

ASSUNTO

PERFIL INDIVIDUAL DO FURO SM - 05

GEOLOGO RESP.

*Eliezer Ferreira da Silva*  
Geólogo  
CREA 120084559-5


REL. N°	DES.
-	
DATA	ESC.
19/12/2016	1/100
ENG°.	COORDENADA
RESP.	N. -
	E. -
PROF.	COTA
20,45m	67,74
INÍCIO	11/12/2016
TÉRMINO	12/12/2016
VISTO	
	FURO N°
	SM - 05



**GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA**  
**FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E**  
**HABITAÇÃO - FITHA**

## FURO SM 05

Nº DE FURTO	REVESTIMENTO	PRIMEIROS 30cm	SEGUNDOS 30cm	COTA E NA	PROFUNDIDADE COM RELACAO A BOCA DO FURO	S P T		R O C H A		PROFUNDIDADE DAS PASSAGENS	PERFIL GEOLOGICO	DESCRICAO G E O L O G I C A
						Nº DE GOLPES P/30cm		GRAU DE FRATURAMENTO	I.Q.R			
						INICIAL FINAL						
						10	20 30 40					
						% DE RECUPERACAO DE TESTEMUNHO						
20	40 60 80	5	10 15 20	00	50	0						
26		28			18,00							
29		31			19,00							
33		37			20,00					20,45		
IMPENETRAVEL A PERCUSSAO  DETALHES DA SONDAGEM TC - 0,00 - 1,00 RV - 18,20 LV - 1,45 - 20,00 NA - 8,00												



**SOLOTÉCNICA**  
**ENGENHARIA E**  
**SONDAGENS LTDA**

LIENTE  
 LOCAL  
 ASSUNTO  
 GEOLOGO RESP.

PROJECTA  
 RIO VALA  
 PERFIL INDIVIDUAL DO FURO SM - 05  
*Eliezer Ferreira da Silva*  
 Geólogo  
 CRETA 120084559-5

REL. N°  
 DATA  
 ENG°.  
 RESP.  
 PROF.  
 20,45m  
 INÍCIO  
 11/12/2016  
 TÉRMINO  
 12/12/2016  
 VISTO

DES.  
 ESC.  
 1/100  
 COORDENADA  
 N. -  
 E. -  
 COTA  
 67,74  
 FURO N°  
 SM - 05



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA



**SOLOTECNICA  
ENGENHARIA  
E SONDAgens**

Fone/Fax (065)3634-4955/9606 1258

E-mail: sollotec@uol.com.br

### RELATÓRIO GEOLÓGICO/GEOTÉCNICO

**OBRA:** Projeto para construção de ponte de concreto sobre o Rio Vala

**LOCAL:** Rodovia Ramal Aliança – Trecho Ramal Aliança (L – 28 de Novembro/Nova Aliança em Porto Velho – RO).

### OBJETIVO

Este relatório tem objetivo de mostrar todas as etapas de execução de sondagem mista desenvolvidas para elaboração do projeto de ponte de concreto sobre Rio Vala, na Rodovia Ramal Aliança – Trecho Ramal Aliança (L – 28 de Novembro/Nova Aliança em Porto Velho – RO).

### METODOLOGIA DE EXECUÇÃO

Foram executados 05 (cinco) furos nomeados SM 01 ao SM 05, obedecendo as normas técnicas NBR 6484 e Manual de Sondagens Boletim nº 03 5ª edição 2013 da Associação Brasileira de Geologia de Engenharia Ambiental (ABGE). O equipamento utilizado para execução dos serviços é constituído de sonda rotativa de avanço hidráulico marca EQUIPGEL modelo H100 bomba tripé acoplada a motor diesel Agrale M90, amostrador, hastes revestimentos, barriletes, tripé, coroa, luvas e demais equipamentos necessários ao funcionamento dos trabalhos.

### ETAPAS DE EXECUÇÃO

**SM 01** – Furo localizado na margem do Rio e foi iniciado com sonda rotativa revestindo com sapata diamantada e revestimento NW, com cota de 1,00 metro de profundidade, inicia-se o ensaio de SPT, obtendo do 1º metro a 7,80 metros de profundidade um silte argiloso, rijo e duro de cor amarelo avermelhado, após 7,80 metros o material muda para uma areia fina siltosa compacta de cor vermelha, até a profundidade de 10,90 metros, a partir daí só é possível o avanço do furo com a sonda rotativa de avanço hidráulico, devido ao grau de compactação;  
De 10,90 a 15,75 o material é constituído por silte argiloso duro de cor avermelhado;  
De 15,75 em diante apresenta uma areia fina pouco siltosa mediantemente compacta a compacta de cor amarelo, paralisando na profundidade de 20,45 metros, o qual foi determinado nos critérios de paralisação.

**SM 02** – Furo localizado na margem do Rio e foi iniciado com sonda rotativa revestindo com sapata diamantada e revestimento NW, com cota de 1,00 metro de





# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

profundidade , inicia-se o ensaio de SPT, obtendo do 1º metro a 4,90 metros apresenta uma areia média pouco siltosa, pouco a mediamente compacta de cor marrom;  
De 4,90 a 5,95 apresenta um silte argiloso médio, de cor vermelho;  
De 5,95 a 8,80 apresenta uma areia fina argilosa pouco siltosa, pouca a mediamente compacta de cor amarelo;  
De 8,80 a 10,90 apresenta uma areia fina média, mediamente compacta a compacta, ção.  
De 10,90 idem compacta a muito compacta, sendo possível o avanço do furo com a sonda rotativa de avanço hidráulico, devido ao grau de compactação;  
Finalizando o furo com 20,29 metros de profundidade, determinado na metragem de paralisação.

**SM 03** – Furo executado no leito rio com equipamento montado sobre plataforma flutuante (balsa) de 36 m2 com lamina d'água com profundidade de 2,00 m no dia. Iniciou-se o furo colocando o revestimento NW até a cota de penetração de 2,00 a 3,60 metros apresentando uma areia média, mediamente compacta de cor marrom;  
Na cota de 3,60 a 6,80 apresenta um silte argiloso, média a rija de cor amarelo;  
De 6,80 a 11,75 idem rija a dura, sendo possível o avanço do furo com a sonda rotativa de avanço hidráulico, devido ao grau de compactação;  
11,75 em diante apresenta uma areia fina pouco argilosa, compacta a muito compacta de cor marrom acinzentado até a cota de 20,28, onde termina o furo dentro do critério de paralisação determinado.

**SM 04** – Furo localizado na margem do Rio e foi iniciado com sonda rotativa revestindo com sapata diamantada e revestimento NW, com cota de 1,00 metro de profundidade , inicia-se o ensaio de SPT, obtendo do 1º metro a 1,60 uma areia média, fofa de cor marrom;  
De 1,60 a 7,75 apresenta um silte argiloso, rija a dura de variegado;  
De 7,75 a 16,85 apresenta uma areia média a grossa, mediamente compacta a compacta de cor amarelo;  
De 16,85 em diante apresenta uma areia fina pouco siltosa, muito compacta de cor vermelho, sendo possível o avanço do furo com a sonda rotativa devido ao grau de compactação, perfurando até a metragem determinada de 20,41 metros de profundidade.

**SM 05** – Furo localizado na margem do Rio e foi iniciado com sonda rotativa revestindo com sapata diamantada e revestimento NW, com cota de 1,00 metro de profundidade , inicia-se o ensaio de SPT, obtendo do 1º metro a 5,90 apresenta uma areia fina pouco argilosa e pouco siltosa, mediamente compacta de cor cinza;  
De 5,90 a 8,95 apresenta um silte argiloso pouco arenoso, rija a dura de cor variegado;  
De 8,95 em diante apresenta uma areia fina a média, pouco siltosa, compacta a muito compacta, sendo possível o avanço do furo com a sonda rotativa devido ao grau de compactação, perfurando até a metragem determinada de 20,45 metros de profundidade.



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

### CONCLUSÃO

Concluimos que no ponto onde será executada a obra o Rio Vala é constituído no fundo do seu leito e suas margens por material de aluvião degranulação que vai de fino a médio, as vezes ocorrendo areia grossa em alguns trechos dos furos, material este transportado ao longo dos anos por corrente fluvial que geologicamente é classificado como sedimento de corrente.

Observamos que ao longo dos furos de sondagem que quando o material atinge o índice de mais de 40 golpes do martelo para cravar 30 centímetros se torna indispensável o uso de sonda rotativa para se dar o avanço e prosseguimento em todos os 05 (cinco) furos executados.

Cuiabá, 19 de Dezembro de 2016

Atenciosamente

GEÓLOGO ELIEZER FERREIRA DA SILVA

  
Eliezer Ferreira da Silva  
Geólogo  
CREA 120084559-5



**GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA**  
**FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E**  
**HABITAÇÃO - FITHA**



**SOLOTÉCNICA**  
**ENGENHARIA**  
**E SONDAgens**

*Fone/Fax (065)3634-4955/9606 1258*

*E-mail: sollotec@uol.com.br*

**RELATÓRIO FOTOGRÁFICO**





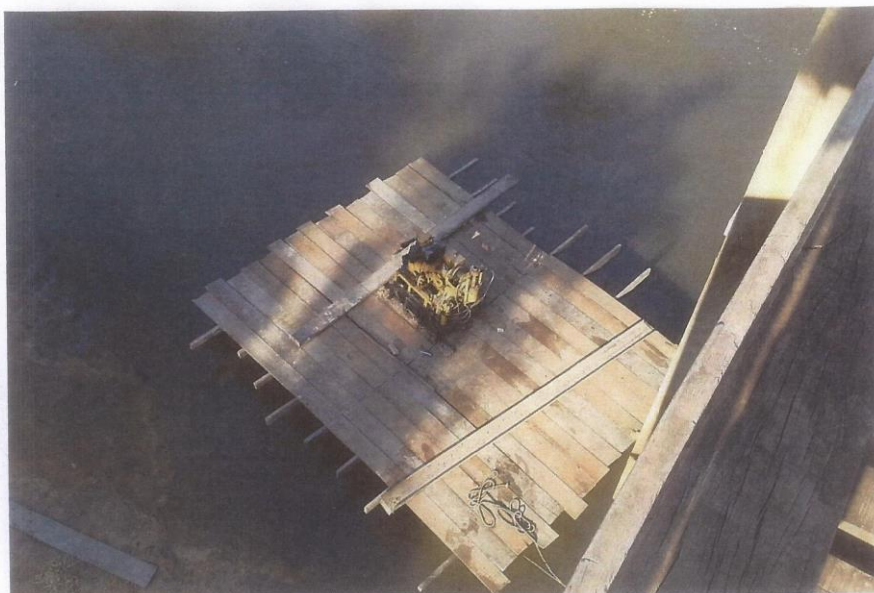
**GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA**  
**FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E**  
**HABITAÇÃO - FITHA**



  
Eliezer Ferreira da Silva  
Geólogo  
CREA 120084559-5



**GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA**  
**FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E**  
**HABITAÇÃO - FITHA**



*Ezequiel*  
Ezequiel Ferreira da Silva  
Geólogo  
CREA 120084559-5





**GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA**  
**FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E**  
**HABITAÇÃO - FITHA**

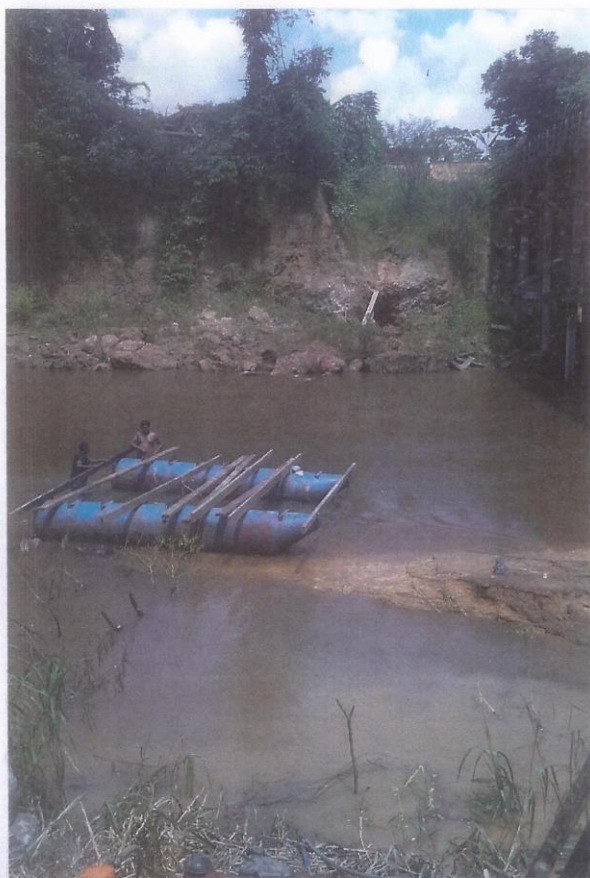


*Eliezer*  
**Eliezer Ferreira da Silva**  
Geólogo  
CREA 120084559-5



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA



*Eliezer*  
Eliezer Ferreira da Silva  
Geólogo  
CREA 120084559-5



**GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA**  
**FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E**  
**HABITAÇÃO - FITHA**

**5.0 – INFORMAÇÕES SOBRE O ANTEPROJETO**





# **GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA**

## **FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA**

### **5.1 - IDENTIFICAÇÃO**

Rodovia:	<b>Ramal Aliança</b>
Trecho:	<b>Ramal Aliança (L-28 de Novembro/Nova Aliança)</b>
Local:	<b>Rio Vala</b>
Extensão:	<b>99,00 m</b>
Largura:	<b>6,35 m</b>
Área:	<b>628,65m<sup>2</sup></b>

### **5.2 - MODELO ESTRUTURAL**

O modelo estrutural proposto da ponte existente é ponte integral composta por 3 tramos em vigas protendidas em pós tensão. Sendo que para reforço da ponte será necessário um reforço na superestrutura e a na infraestrutura da ponte. Durante a execução do reforço, o fluxo de veículos deverá ser restrito.

### **5.3 - INFRAESTRUTURA**

A fundação adotada em função dos resultados das sondagens, foi em cravadas metálicas com perfil HP250x89. Estaca é submetida a um carregamento vertical e irá resistir a essa solicitação parcialmente pela resistência ao cisalhamento gerado ao longo de seu fuste e parcialmente pelas tensões normais geradas ao nível de sua ponta. Que serão cravadas com a utilização de um bate estaca que cravam estacas por percussão no solo até profundidade que atingir a “nega”. A nega consiste na penetração permanente da estaca. Já o repique representa a parcela elástica do deslocamento máximo da estaca, e apresenta menor dispersão que a nega.

Para execução do reforço dos blocos, deverá ser feita a escarificação do bloco existente para otimizar a interface de aderência do concreto novo com o concreto existente. Logo após, deverá ser executada a limpeza do bloco de modo a remover resíduos que possam interferir na solidarização do bloco reforçado.

Deverá ser verificada a necessidade do tratamento da armadura do bloco existente após a limpeza, pois caso tenha surgido fissuras em excesso essas armaduras podem estar oxidadas.

A montagem das formas e armaduras só podem serem iniciadas após os procedimentos acima citados.



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

### 5.4 - MESOESTRUTURA

A mesoestrutura é composta por travessas de apoio em concreto armado que serão concretadas in-loco na superestrutura. Que as travessas são ligadas por pilares nos blocos da infraestrutura.

De modo similar ao reforço do bloco, os pilares deverão ser reforçados e os procedimentos usados na preparação do bloco de fundação deverão ser realizados ante da execução como a escarificação, limpeza e tratamento.

### 5.5 - SUPERESTRUTURA

A superestrutura é constituída por um sistema estrutural integral composto de três vãos, as vigas pré-moldadas são do tipo I, em concreto com pós-tensão aderente, usando cordoalhas de Ø15,2mm (Ø0,6") de aço CP-190 RB, possuem 1,60m de altura e 32,83m de comprimento. A laje terá espessura total mínima de 22cm, chegando a 31cm no meio do vão. E contém um pavimento de 7cm.

Contudo para o reforço da superestrutura, essa espessura aumentará, em até 53cm. Dessa forma o reforço da superestrutura deverá ser feito por fases.

Na primeira fase será demolido as barreiras existentes e feita a escarificação da laje. Após isso devem ser executados os furos dos grampos que serão colocados na laje, após a conclusão desses procedimentos deverá ser executada a limpeza da ponte.

Na segunda fase será executada a pintura para melhorar a aderência dos concretos. Após a secagem, deverá ser posicionada as armaduras do reforço, ativas e passivas próximos aos apoios.

Na terceira fase será executada a concretagem dos elementos em 1ª etapa conforme projeto. Após a cura do concreto, atingindo o  $FCK \geq 25\text{Mpa}$ , poderá ser feita a protensão dos elementos protendidos, após a conclusão as bainhas deverão ser preenchidas com injeção de calda cimentícia.

A quarta fase dará início após a cura da calda de cimento. Sendo assim, deverão ser posicionadas as demais armaduras e realizada a concretagem região remanescente da laje.

Na quinta fase será executada as barreiras tipo "New Jersey" e deverá ser feito o guarda corpo metálico que não foi executado durante a construção da ponte. A seção transversal tem a dimensão de 6,35 m assim distribuídos: 4,20 m de pista livre, 2 barreiras tipo "New Jersey" de 0,40 m e uma passarela de 1,35.



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

### 5.6 - MATERIAIS EMPREGADOS e DMT

Os materiais a serem empregados na construção da ponte tem as seguintes características:

Concreto estrutural

Infraestrutura..... 30 MPa

Mesoestrutura..... 30 MPa

Superestrutura..... 30 MPa

Aço ..... CA 50

Barras de Protensão ..... DW 32 mm

Por se tratar de um anteprojeto e de modo a estimar os custos do reforço da ponte foram considerados os preços unitários dos insumos, os fornecido pelo DNIT, referência SICRO/RO de janeiro de 2024.

Tendo em vista a proximidade da obra com a capital Porto Velho, todos os insumos de transporte foram considerados saindo da Capital, sendo estimado os DMT's em 50 km para rodovia pavimentada e 10 km para rodovia não pavimentada.



**GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA**  
**FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E**  
**HABITAÇÃO - FITHA**

**6.0 – ESPECIFICAÇÕES DOS SERVIÇOS**



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

### NORMA DNIT 116/2009 – ES

### Pontes e viadutos rodoviários – Serviços preliminares - Especificação de serviço

#### Resumo

Este documento define a sistemática empregada na execução de serviços preliminares na construção de pontes e viadutos rodoviários de concreto armado. São também apresentados os requisitos concernentes ao exame do projeto e especificações, à localização da obra e ao preparo do terreno, aos levantamentos topográficos, à locação da obra, ao projeto e execução do canteiro de obras, aos materiais, equipamentos, inclusive plano de amostragem, condicionantes ambientais, controle de qualidade, condições de conformidade e não-conformidade e os critérios de medição dos serviços.

#### Sumário

Prefácio
1 Objetivo
2 Referências normativas
3 Definições
4 Condições gerais
5 Condições específicas
6 Condicionantes ambientais
7 Inspeções
8 Critério de medição
Anexo A (Informativo) Bibliografia
Índice geral

#### Prefácio

A presente Norma foi preparada pelo Instituto de Pesquisas Rodoviárias – IPR/DIREX, para servir como documento base, visando estabelecer a sistemática empregada para os Serviços Preliminares na construção de pontes e viadutos rodoviários de concreto armado. Está formatada de acordo com a Norma DNIT 001/2009 – PRO, cancela e substitui a Norma DNER-ES 329/97.

#### 1 Objetivo

Esta Norma tem por objetivo fixar as condições exigíveis para a viabilização do início da construção de pontes e viadutos rodoviários.

#### 2 Referências normativas

Os documentos relacionados a seguir são indispensáveis à aplicação desta Norma. Para referências datadas, aplicam-se somente as edições citadas. Para referências não datadas, aplicam-se as edições mais recentes do referido documento (incluindo emendas).

- a) ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. *NBR 6494* - Segurança nos andaimes. Rio de Janeiro.
- b) \_\_\_\_\_. *NBR 6497* - Levantamento geotécnico. Rio de Janeiro.
- c) \_\_\_\_\_. *NBR 7190* - Projeto de estruturas de madeira. Rio de Janeiro.
- d) \_\_\_\_\_. *NBR 12284* - Áreas de vivência em canteiros de obras. Rio de Janeiro.
- e) BRASIL. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. *DNIT 001/2009-PRO*-Elaboração e apresentação de normas do DNIT - Procedimento. Rio de Janeiro: IPR, 2009.
- f) \_\_\_\_\_. *DNIT 011/2004* - *PRO* - Gestão da qualidade em obras rodoviárias - Procedimento. Rio de Janeiro: IPR, 2004.



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

- g) \_\_\_\_\_. *DNIT 070 - PRO* – Condicionantes ambientais das áreas de uso de obras - Procedimento. Rio de Janeiro: IPR.
- h) \_\_\_\_\_. *DNIT 104 - ES* – Terraplenagem – Serviços preliminares - Especificação de serviço. Rio de Janeiro: IPR.

### 3 Definições

Para os efeitos desta Norma, são adotadas as definições seguintes:

#### 3.1 Serviços preliminares

Atividades necessárias ao início da construção de uma obra.

#### 3.2 Canteiro de obra

Área junto à obra, onde são dispostos de maneira racional e ordenada, os escritórios, os depósitos de materiais, os equipamentos e, quando não são adquiridos prontos, os locais de fabricação de fôrmas e de corte e dobração das armaduras.

### 4 Condições gerais

Antes do início das obras, há uma série de providências, mínimas, que devem ser tomadas:

- Visita ao local da obra para conhecimento e confirmação de dados importantes para o desenvolvimento do empreendimento: clima, salubridade, disponibilidade de mão-de-obra, facilidades de acesso, enchentes de rios próximos e outros específicos da obra;
- Verificação da disponibilidade de área adequada para localização de um canteiro de obra, como definido na subseção 3.2;
- Revisão do projeto e das especificações;
- Levantamento dos equipamentos necessários, dos disponíveis e dos que devem ser adquiridos ou locados.

### 5 Condições específicas

#### 5.1 Dados gerais

Para que a construção da obra seja conduzida no prazo previsto e dentro do orçamento é necessário um planejamento com o conhecimento dos seguintes itens, mínimos:

- Identificação das atividades específicas e a ordem de precedência destas atividades;
- Adequado sequenciamento das atividades, propiciando a conclusão da obra no prazo previamente fixado;
- Prazo para entrega dos materiais e instalação dos equipamentos;
- Classificação e número de operários e técnicos e períodos de tempo em que serão necessários;
- Definição das necessidades do canteiro de obras;
- Programação de desembolsos e eventuais financiamentos necessários.

#### 5.2 Canteiro de obra

##### 5.2.1 Localização e preparo do terreno

Conhecidas as necessidades do canteiro de obras e após o estudo de vários locais aparentemente igualmente adequados, deve ser escolhido o que possui um terreno livre de enchentes, drenado e



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

com solo com boa capacidade de suporte, para permitir a estocagem de materiais e tráfego de equipamentos pesados.

Em seguida, deve ser feita a preparação do terreno, com o desmatamento, limpeza, eliminação de poças de água e nivelamento de toda a área; cercas e portões devem delimitar o canteiro.

### 5.2.2 Instalações

Definidas as necessidades do canteiro de obras, cabe ao executante providenciar instalações adequadas para almoxarifado, alojamento e alimentação de funcionários, oficinas, depósito de materiais e combustíveis, preparo de fôrmas e armações, produções de concreto e fabricação de pré-moldados, se houver, e centro médico para atendimento de urgência.

As instalações devem ser executadas em compartimentos independentes e os alojamentos devem dispor de energia elétrica, de água corrente e de esgotos sanitários.

Algumas disposições devem ser adotadas para o bom funcionamento do canteiro de obras:

- O arranjo das diversas áreas deve ser tal que o tempo necessário para deslocar materiais das áreas de estocagem até o local da construção seja o menor possível;
- Materiais similares devem ser estocados em locais próximos.

### 5.3 Remoção de obstáculos

Os obstáculos que impeçam a boa execução dos serviços devem ser removidos pelo executante e o material resultante transportado para locais previamente determinados, a fim de minimizar os danos inevitáveis e possibilitar a posterior recuperação ambiental.

### 5.4 Locação da obra

A locação da obra, indicada no projeto e compreendendo o eixo longitudinal e as referências de nível, deve ser materializada e complementada pelo executante.

## 6 Condicionantes ambientais

Os serviços preliminares, que incluem o canteiro de obras, com seus acessos e a inevitável remoção de obstáculos, são os que mais podem prejudicar a preservação do meio ambiente.

O atendimento da Norma DNIT 070/2006 – PRO: Condicionantes ambientais das áreas de uso de obras: procedimento, das recomendações pertinentes constantes da subseção 5.1.2 do Manual para Atividades Ambientais Rodoviárias, do DNIT, (IPR Publ. 730) e das prescrições resumidas indicadas a seguir, minimiza as agressões ao meio ambiente, concernentes aos Serviços Preliminares:

- Evitar a realização de serviços em Área de Preservação Permanente;
- Dependendo do vulto da construção, pode ser necessário mobilizar uma área considerável para instalar o canteiro de obras; esta área deve ser preparada sem utilizar queimadas, como forma de desmatamento, e sem obstruir eventuais cursos d'água existentes;
- Os esgotos, de utilização temporária, não devem ser lançados "in natura" nos cursos d'água; dependendo do vulto e duração da obra, devem ser usadas fossas sépticas ou pequenas estações de tratamento primário de esgoto;
- Após a conclusão da obra, a área utilizada deve ser limpa, removendo-se todos os vestígios da utilização para a construção;
- A vegetação primitiva deve ser recomposta.

## 7 Inspeções

### 7.1 Controle dos insumos



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

Realizar o controle dos serviços preliminares executados com base, principalmente, em dados constantes do Manual de Projeto de Obras-de-Arte Especiais do DNER (IPR. Publ. 698), de 1996, estabelecendo as tolerâncias admitidas.

### **7.2 Condições de conformidade e não conformidade**

Todos os ensaios de controle e verificação dos insumos da execução devem ser realizados de acordo com o Plano de Qualidade (PGQ), constante da proposta técnica aprovada e conforme a Norma DNIT 011/2004- PRO, devendo atender às condições gerais e específicas das seções 4 e 5 desta Norma, respectivamente.

Os resultados do controle devem ser analisados e registrados em relatórios periódicos de acompanhamento, de acordo com a Norma DNIT 011/2004-PRO, que estabelece os procedimentos para o tratamento das não-conformidades dos insumos, da execução e do produto.

### **8 Critério de medição**

Os serviços preliminares devem ser medidos de acordo com as condições estabelecidas no contrato.





# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

### NORMA DNIT 121/2009 - ES

### Pontes e viadutos rodoviários – Fundações Especificação de serviço

#### Resumo

Este documento define a sistemática adotada na execução dos diversos tipos de fundações de pontes e viadutos rodoviários de concreto armado.

São também apresentados os requisitos concernentes a materiais, equipamentos, execução, inclusive plano de amostragem e ensaios, condicionantes ambientais, controle de qualidade, condições de conformidade e não conformidade e os critérios de medição dos serviços.

#### Sumário

Prefácio

1 Objetivo

2 Referências normativas

3 Definições

4 Condições gerais

5 Condições específicas

6 Condicionantes ambientais

7 Inspeções

8 Critérios de medição

Anexo A (Normativo) – Relatório de cravação de estacas

Anexo B (Informativo) Bibliografia

Índice geral

#### Prefácio

A presente Norma foi preparada pelo Instituto de Pesquisas Rodoviárias – IPR/DIREX, para servir como documento base, visando estabelecer a sistemática empregada para os serviços de execução e controle da qualidade dos vários tipos de fundações em pontes e viadutos rodoviários de concreto armado.

Está formatada de acordo com a Norma DNIT 001/2009 – PRO, cancela e substitui a Norma DNER-ES 334/97.

#### 1 Objetivo

Esta Norma tem por objetivo fixar as condições exigíveis para controle, execução e aceitação de fundações de pontes e viadutos rodoviários de concreto armado.

#### 2 Referências normativas

Os documentos relacionados a seguir são indispensáveis à aplicação desta Norma. Para referências datadas, aplicam-se somente as edições citadas. Para referências não datadas, aplicam-se as edições mais recentes do referido documento (incluindo emendas).

- a) ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. *NBR 6122* - Projeto e execução de fundações. Rio de Janeiro.
- b) \_\_\_\_\_. *NBR 6118* - Projeto de estruturas de concreto - Procedimento. Rio de Janeiro.
- c) \_\_\_\_\_. *NBR 6489* - Prova de carga direta sobre terreno de fundação. Rio de Janeiro.
- d) \_\_\_\_\_. *NBR 6502* - Rochas e solos. Rio de Janeiro.
- e) \_\_\_\_\_. *NBR 7190* - Projeto de estruturas de madeira. Rio de Janeiro.
- f) \_\_\_\_\_. *NBR 8681* - Ações e segurança nas estruturas - Procedimento. Rio de Janeiro.



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

- g) \_\_\_\_\_. *NBR 8800* - Projeto de estruturas de aço e de estruturas mistas de aço e concreto de edifícios. Rio de Janeiro.
- h) \_\_\_\_\_. *NBR 9061* - Segurança de escavação a céu aberto. Rio de Janeiro.
- i) \_\_\_\_\_. *NBR 9062* - Projeto e execução de estruturas de concreto pré-moldado - Procedimento. Rio de Janeiro.
- j) \_\_\_\_\_. *NBR 9603* - Sondagem a trado - Procedimento. Rio de Janeiro.
- k) \_\_\_\_\_. *NBR 9604* - Abertura de poço e trincheira de inspeção em solo com retirada de amostras deformadas e indeformadas. Rio de Janeiro.
- l) \_\_\_\_\_. *NBR 9820* - Coleta de amostras indeformadas de solos de baixa consistência em furos de sondagens - Procedimento. Rio de Janeiro.
- m) \_\_\_\_\_. *NBR 6497* - Levantamento geotécnico. Rio de Janeiro.
- n) \_\_\_\_\_. *DNER EM 34* – Água para argamassa e concreto de cimento portland – Especificação de material. Rio de Janeiro, IPR.
- o) \_\_\_\_\_. *DNER EM 36* – Cimento Portland – recebimento e aceitação – Especificação de material. Rio de Janeiro, IPR.
- p) \_\_\_\_\_. *DNER EM 37* – Agregado graúdo para concreto de cimento – Especificação de material. Rio de Janeiro, IPR.
- q) \_\_\_\_\_. *DNER EM 38* – Agregado miúdo para concreto de cimento – Especificação de material. Rio de Janeiro, IPR.
- r) BRASIL. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. *DNIT 001/2009-PRO* - Elaboração e apresentação de normas do DNIT - Procedimento. Rio de Janeiro: IPR, 2009.
- s) \_\_\_\_\_. *DNIT 070-PRO* - Condicionantes ambientais das áreas de uso de obras - Procedimento. Rio de Janeiro: IPR.
- t) \_\_\_\_\_. *DNIT 105 - ES* - Terraplenagem – Caminhos de serviço - Especificação de serviço. Rio de Janeiro: IPR.
- u) \_\_\_\_\_. *DNIT 117 - ES* - Pontes e viadutos rodoviários - Concretos, argamassas e calda de cimento para injeção - Especificação de serviço. Rio de Janeiro: IPR.
- v) \_\_\_\_\_. *DNIT 118 - ES* - Pontes e viadutos rodoviários – Armaduras para concreto armado - Especificação de serviço. Rio de Janeiro: IPR.

### 3 Definições

Para os efeitos desta Norma são adotadas as definições seguintes:

#### 3.1 Fundações

Parte da ponte ou viaduto destinada a transmitir ao solo os esforços provenientes do peso próprio e das cargas atuantes. São executadas em concreto, aço ou madeira e classificadas conforme a profundidade de assentamento em fundações superficiais ou profundas.

#### 3.2 Fundações superficiais



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

Também denominadas fundações diretas, assentes em profundidades inferiores a 1,50 m e maiores duas vezes que a menor dimensão de sua base, exceto as fundações apoiadas diretamente na rocha, que podem ter profundidade menor que 1,50 m. São os blocos, as sapatas e os “radies”.

### 3.3 Fundações profundas

Utilizadas quando os solos resistentes estão a profundidades difíceis de atingir por escavações convencionais. São as fundações em estacas, tubulões e caixões.

### 3.4 Estacas

Elementos estruturais longos e esbeltos, executados mediante cravação sob a ação de repetidas pancadas, produzidas através da queda de um peso ou por escavação, ou ainda, moldadas no local.

### 3.5 Tubulões

Peças cilíndricas, que podem ser executadas a céu aberto ou sob ar comprimido e ter ou não a base alargada. Podem ser executadas sem ou com revestimento, de concreto ou aço, neste caso a camisa pode ser perdida ou recuperada.

### 3.6 Caixão

Elemento de forma prismática, concretado na superfície e instalado por escavação interna. Usa-se ou não ar comprimido, podendo ter ou não a base alargada.

## 4 Condições gerais

O termo fundação é usado para designar a parte da estrutura que transmite ao solo seu peso próprio, o peso da estrutura e todas as forças que atuam sobre a mesma.

A função de uma fundação adequadamente projetada é suportar as cargas que atuam sobre ela e distribuí-las de maneira satisfatória sobre a superfície do solo que a sustenta, o que implica na acertada escolha do tipo de fundação e na profundidade de seu assentamento.

Os elementos coletados para a definição das fundações, por mais detalhados que possam ser não merecem uma confiança total; a mecânica dos solos não é uma ciência exata ou, pelo menos, não tão exata quanto à das estruturas, de concreto ou de aço. É indispensável que os engenheiros responsáveis pelo projeto e pela execução das fundações sejam experientes e tenham sólidos conhecimentos de mecânica dos solos.

## 5 Condições específicas

### 5.1 Material

#### 5.1.1 Concreto

Deve satisfazer à Norma DNIT 117/2009 – ES – Pontes e viadutos rodoviários – Concretos, argamassas e calda de cimento para injeção e apresentar qualidades outras, tais como: permeabilidade, estanqueidade, compatibilidade com a agressividade do meio ambiente, exposição ou confinamento, presença de água etc.

#### 5.1.2 Aço

O aço empregado nas armaduras deve estar de acordo com a Norma DNIT 118/2009 – ES – Pontes e viadutos rodoviários – Armaduras para concreto armado - Especificação de serviço. Também podem ser empregados perfis e chapas de aço na confecção de estacas e tubulões. Qualquer material escolhido deve sempre atender às indicações do projeto.

#### 5.1.3 Madeira

A madeira, quando considerada material integrante das fundações, deve ser sempre a madeira de lei, de primeira qualidade, e deve ser protegida contra o ataque de organismos. Usar outro tipo de madeira somente em serviços provisórios, tais como escoramento de cava e estacas de escoramento.



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

### 5.1.4 Pedra para alvenaria

A pedra para alvenaria empregada nas fundações deve ser resistente e durável, oriunda de granito ou outra rocha sadia e aceitável. Pode ter acabamento grosseiro e forma variada, porém possuir faces razoavelmente planas. Cada bloco de pedra deve ter, no mínimo, espessura de 20 cm, largura de 30 cm e comprimento de 60 cm, e ser livre de depressões ou saliências que dificultem o assentamento adequado ou provoquem enfraquecimento da alvenaria.

### 5.1.5 Argamassa

A argamassa deve ser de cimento e areia e deve resistir às tensões indicadas no projeto. Para assentamento das alvenarias de pedra indica-se o traço em volume de cimento e areia de 1:3. Em casos especiais, tais como recebimento de armadura, a relação em peso água/cimento, em peso, não deve exceder 0,50.

## 5.2 Equipamento

A natureza, capacidade e quantidade do equipamento utilizado dependem do tipo do serviço a executar. O executante deve apresentar a relação detalhada do equipamento a ser empregado em cada obra. São de uso obrigatório, dependendo do serviço, os seguintes equipamentos: bate-estacas; martelo de gravidade, automáticos ou vibradores; perfuratriz; gerador e equipamentos para escavação de estacas e injeção de argamassa; campânulas; compressores; guinchos; e betoneira de, no mínimo, 320 litros ou central de concreto.

## 5.3 Execução

### 5.3.1 Locação

A escavação para fundação deve ser feita em conformidade com o alinhamento, cotas e profundidades indicadas no projeto. Sempre que necessário, devem ser feitas sondagens complementares de reconhecimento do subsolo.

Não é permitido reaterro de qualquer natureza para compensar escavações feitas além do limite da fundação. Caso ocorra, a regularização do excesso deve ser realizada com concreto, de resistência compatível com a fundação, após verificação da estabilidade para novas condições. Nas escavações a céu aberto é vedada a escavação além de um metro das faces externas da fundação, a menos que expresse no projeto.

No nível definitivo de implantação da fundação, a rocha ou o material firme encontrado deve ficar isento de todo material solto. Nas fundações em areia ou pedregulho, ou moleado (solo concrecionado), o terreno deve ser cortado segundo uma superfície horizontal, plana e firme. No caso de rocha, esta deve ser cortada conforme indicação do projeto, devendo ser todas as fendas limpas e preenchidas com material apropriado.

### 5.3.2 Escoramento de cavas de fundação (ensecadeiras)

As ensecadeiras podem ser de madeira ou metálicas, face à profundidade da escavação e natureza do solo; suas dimensões em planta devem possuir medidas internas suficientes para a manipulação das fôrmas e o eventual bombeamento d'água do interior.

Devem ser detalhadas previamente, para permitir a retirada do contraventamento durante o processamento da concretagem das fundações. Em caso contrário, os contraventamentos que ficarem incorporados à massa do concreto devem ser de aço. Depois de completada a estrutura, os contraventamentos expostos devem ser cortados em pelo menos 5 cm para dentro da face externa e as cavidades resultantes devem ser preenchidas com argamassa de cimento e areia de traço 1:3, em volume.

### 5.3.3 Blocos, sapatas e "radies"

Os blocos, sapatas e "radies" devem ser concretados, sempre que possível, a seco. Quando a concretagem for sob água, devem ser seguidos os critérios estabelecidos na alínea "e" da subseção 5.3.1 da Norma DNIT117/2009 – ES - Pontes e viadutos rodoviários – Concretos, argamassas e calda de cimento para injeção - Especificação de serviço. De modo geral, os blocos e sapatas devem ser





# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

executados sobre um leito para regularização do terreno, de concreto simples (C 10), com pelo menos 5 cm de espessura.

Todos os espaços escavados e não ocupados pela estrutura devem ser preenchidos com solos isentos de materiais orgânicos e o reaterro executado em camadas compactadas com equipamento de pequeno porte ou manualmente, colocadas uniformemente em torno dos elementos estruturais.

### 5.3.4 Estacas

#### a) Estacas de madeira

É desaconselhável o emprego de estacas de madeira em fundações de pontes e viadutos rodoviários, ficando as mesmas limitadas às fundações de escoramentos e de pontes de serviços.

Podem ser empregadas nas fundações das pontes e viadutos rodoviários, somente quando indicado no projeto e forem encontradas condições satisfatórias sobre a conveniência de tal medida. Neste caso, em fundações definitivas, devem ter seus topos e cota de arrasamento abaixo do nível d'água permanente, sendo a exigência dispensada em obras provisórias.

As emendas devem ser evitadas, bem como a sua cravação em terrenos com matações.

#### b) Estacas de aço

Podem ser constituídas por perfis laminados ou soldados, simples ou múltiplos, tubos de chapas dobradas, tubos sem costura e trilhos. As emendas devem oferecer a maior resistência possível e, neste caso, executadas de acordo com os detalhamentos do projeto executivo. Devem ser praticamente etilíneas e resistir à corrosão, pela natureza do aço ou por tratamento adequado, relacionado com o solo a atravessar. Havendo segmento exposto ou cravado em aterro com materiais capazes de atacar o aço, proteger com um encamisamento de concreto, pintura, proteção catódica etc.

As estacas tubulares de aço, geralmente constituídas de chapas calandradas e soldadas, segundo a geratriz do cilindro, devem apresentar, de preferência, extremidade inferior fechada. O concreto utilizado deve apresentar resistência característica mínima de 12 MPa (120 kgf/cm<sup>2</sup>), armado ou não, conforme indicado no projeto.

As estacas metálicas constituídas por trilhos devem ter seu emprego evitado. No caso de se utilizar, somente são recomendáveis as compostas por três trilhos soldados pelos patins. A carga admissível deve ser considerada com uma redução de 25% em relação às estacas de seção equivalente, compostas de perfis metálicos.

#### c) Estacas pré-moldadas de concreto

As estacas pré-moldadas, executadas em concreto armado vibrado, concreto armado centrifugado ou concreto protendido devem ter suas formas e dimensões indicadas no projeto.

As de concreto vibrado podem ser executadas no próprio canteiro de serviço e sua fabricação deve ser feita por lotes, em áreas protegidas das intempéries. Para fins do controle da qualidade, cada estaca deve ser identificada pelo número do lote e data de concretagem. Todas as estacas de um lote devem ser de um mesmo tipo.

O concreto de cada estaca deve ser lançado na fôrma, de madeira contínua, revestida com folha metálica ou de perfil metálico, e convenientemente vibrado. Cuidados especiais devem ser tomados para não deslocar a armadura, mantendo o cobrimento igual ou superior a 3 cm, para obter o acabamento da face superior tão perfeito quanto o das demais. As fôrmas devem estar em posição horizontal e sobre plataforma indeformável, nivelada e drenada.

As fôrmas laterais podem ser retiradas 24h após a concretagem, estando as estacas apoiadas em todo o comprimento, no mínimo, pelos primeiros sete dias. As estacas devem ser empilhadas separadas umas das outras por calços de madeira, continuando o período da cura. O sistema adotado para transporte, armazenamento e colocação na posição de cravação nas guias dos bate-estacas, deve impedir qualquer fratura ou estilhaçamento do concreto.

A suspensão das estacas, o apoio quando colocadas horizontalmente e o transporte para o bate-estacas merecem cuidados especiais do executante, como providenciar a substituição das estacas



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

eventualmente danificadas por outras em perfeitas condições de utilização, sem ônus adicional para o contratante.

### d) Estacas de concreto moldadas no local

A execução de estacas moldadas no local deve ser cuidadosamente acompanhada pelo executante e pela fiscalização, impondo-se a realização de provas de carga sob orientação do projetista, para confirmação dos elementos do projeto.

As estacas de concreto moldadas no local devem ser executadas nas posições previstas no projeto com o auxílio de um tubo cravado até a cota exigida, o qual deve ser retirado gradualmente à medida que se procede ao enchimento com concreto apilado ou comprimido. A ponta do tubo deve ser mergulhada no concreto em, no mínimo, 30 cm. Incluem-se, ainda, as estacas com fuste pré-moldado, cravadas nos bulbos com o concreto ainda fresco, antes da retirada do tubo e, também, as estacas tubadas cravadas nas suas posições definitivas, com o auxílio de tubos metálicos, não recuperáveis e preenchidos com concreto.

A recuperação das camisas metálicas só pode ser realizada quando a natureza do solo permitir e contar com auxílio de mão-de-obra especializada. Caso contrário, o revestimento deve permanecer definitivamente no solo, incorporado à estaca, que passará a ser estaca tubada.

Caso prevista a execução de uma base alargada (bulbo) de concreto, deve ser executada antes do início da retirada do tubo.

Sendo o tubo recuperável ou não, a extremidade inferior da estaca deve ser aberta e a descida conseguida por:

- fechamento da ponta por meio de uma rolha e descida do tubo por cravação;
- ponta do tubo aberta, para retirada do material terroso do seu interior por meio de equipamento especial e descida do tubo pelo próprio peso ou por ação de uma pequena força externa.

Ao ser cravado o tubo, recuperável ou não, no caso de sair à rolha e o tubo ser invadido por água, lodo ou outro material, devem os mesmos ser expulsos por meio de uma nova rolha mais compactada, ou então o tubo deve ser arrancado e cravado novamente no mesmo local, enchendo-se o furo com areia. Antes do lançamento do concreto, feito sem interrupção em toda a extensão da estaca, a fiscalização deve comprovar se o interior do tubo está seco e limpo, examinando o martelo de cravação do tubo.

No caso de estacas tubadas, o lançamento de concreto em qualquer delas somente pode ser feito depois de cravados todos os tubos até a sua posição definitiva, num raio de 1,50 m a partir da estaca considerada. Quando concretada uma estaca tubada, nenhuma outra pode ser cravada a menos de 4,50 m de distância, em qualquer direção, salvo se já tiver sido lançado o concreto há mais de 7 dias. O lançamento do concreto dentro do tubo deve ser feito em camadas de, no máximo, 50 cm de espessura, e somente após a colocação da armadura da estaca. Cada camada deve ser vibrada ou fortemente compactada, antes da concretagem da camada seguinte, procedendo-se ao lançamento ininterrupto, desde a ponta até a cabeça da estaca, sem segregação dos materiais.

O concreto empregado nas estacas moldadas no local deve ter resistência característica mínima de 16 MPa (160 kgf/cm<sup>2</sup>); Os tubos podem ser soldados, caso necessário executar acréscimos, preservando a estanqueidade do tubo para não haver penetração de água ou outro material. Os tubos devem ser soldados de topo, em toda seção transversal, com emprego de solda elétrica.

### e) Estacas injetadas de pequeno diâmetro

As estacas injetadas de pequeno diâmetro, até 20 cm, conhecidas como “estacas-raiz”, “micro estacas” e “presso estacas”, são escavadas e concretadas no local e utilizadas em pontes e viadutos rodoviários, principalmente, para reforço de fundação.

A escavação deve ser feita através de perfuração com equipamento mecânico até a cota indicada no projeto, com uso ou não de lama bentônica e revestimento total ou parcial.



## GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

### FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

Em seguida, deve ser feita a limpeza do furo e a injeção de produtos aglutinantes sob pressão, em uma ou mais etapas, com introdução de armadura adicional. O consumo de cimento caldado ou argamassa deve ser, no mínimo, de 350 kg/m<sup>3</sup> de material injetado.

#### f) Estacas mistas

São constituídas pela associação de dois tipos de estacas já considerados e não deve ser permitida a associação de mais de dois tipos. Destinam-se a aterros particularmente difíceis ou fundações com problemas especiais.

#### g) Disposições construtivas

A execução de estacas pode ser feita por cravação, percussão, prensagem ou perfuração. A escolha do equipamento deve estar de acordo com o tipo e dimensão da estaca, características do solo, condições de vizinhança e peculiaridades do local.

- Cravação

Antes do início da cravação, devem ser definidos os elementos seguintes:

- capacidade de carga da estaca;
- comprimento aproximado;
- seção transversal;
- peso do martelo do bate-estaca;
- altura de queda do martelo;
- nega nos dez últimos golpes.

Não deve ser aceita, em qualquer caso, penetração superior a 3 cm (três centímetros) nos dez últimos golpes.

A cravação de estacas, através de terrenos resistentes à sua penetração, pode ser auxiliada com jato d'água ou ar, lançamento ou perfuração. Para estacas trabalhando à compressão, a cravação final deve ser feita sem estes recursos, cujo emprego deve ser levado em consideração no cálculo da capacidade de carga de estaca e análise do resultado da cravação.

Toda estaca danificada nas operações de cravação devido a defeitos internos ou de cravação, deslocamento de posição, ou topo abaixo da cota de arrasamento fixada no projeto, deve ser corrigida às expensas do executante, que deve adotar um dos procedimentos seguintes:

- a estaca deve ser arrancada e cravada outra no mesmo local;
- uma segunda estaca deve ser cravada em posição adjacente à da estaca defeituosa;
- a estaca deve ser emendada com uma extensão suficiente para atender o objetivo.

O furo deixado por uma estaca, ao ser arrancada, deve ser preenchido com areia, mesmo que uma nova estaca seja cravada no mesmo local.

Uma estaca deve ser considerada defeituosa quando tiver fissura ou várias fissuras visíveis que se estendam por todo o perímetro da seção transversal, ou quando acusar qualquer defeito que afete sua resistência ou vida útil.

Nos casos de estacas de madeira, aço e pré-moldadas de concreto, para carga admissível até 1MN (100 tf), quando empregado um martelo de queda livre, a relação entre os pesos do pilão e da estaca deve ser igual ou superior a 0,5 para estacas pré-moldadas de concreto e 1,0 para as estacas de aço ou de madeira.

No caso de uso de martelo automático ou vibratório, devem ser seguidas as recomendações do fabricante. O equipamento de cravação deve ser dimensionado de modo a levar a estaca até a profundidade prevista para sua capacidade de carga, sem danificá-la.

Para estaca pré-moldada de concreto ou estaca metálica com carga admissível superior a 1MN, a escolha do equipamento de cravação deve ser analisada em cada caso e os resultados controlados através de provas de carga.

O executante, ao submeter à fiscalização o tipo do equipamento de cravação que pretende adotar, deve fornecer as seguintes informações: altura da queda do martelo, peso do martelo, trabalho a



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

simples ou duplo efeito, número de golpes por minuto, marca de fabricação e especificações do equipamento.

Para que uma estaca possa ser considerada como de base alargada, tipo Franki, é necessário que os últimos 150 litros de concreto dessa base sejam introduzidos com uma energia mínima de 2,5 MNm, para estacas de diâmetro inferior ou igual a 45 cm, e de 5 MNm, para estacas de diâmetro superior a 45 cm. No caso de volume diferente, a energia deve ser proporcional ao volume.

As cabeças de todas as estacas devem ser protegidas com capacetes de tipo aprovado, de preferência provido de coxim, de corda ou outro material adequado que se adapte ao capacete e se apoie, por sua vez, em um bloco de madeira.

Na cravação de todas as estacas, verticais ou inclinadas, devem ser sempre empregadas guias ou uma estrutura adequada para suporte e colocação do martelo, salvo indicação no projeto, permitindo o emprego de outro procedimento.

Todas as estacas que sofrerem deslocamentos devidos à cravação de estacas adjacentes, ou outras causas, devem ser recravadas.

O executante deve tomar precauções no sentido de evitar ruptura da estaca ao atingir o horizonte rochoso ou outro qualquer material ou obstáculo que torne difícil sua penetração. Os obstáculos que impeçam a penetração das estacas até a profundidade requerida devem ser removidos.

Quando a cota de arrasamento estiver abaixo do plano de cravação da estaca e as características da camada de apoio permitirem uma previsão, pode ser utilizado um elemento suplementar, desligado da estaca propriamente dita, e arrancado/removido após a cravação. O emprego deste suplemento deve ser levado em consideração no cálculo da capacidade de carga e análise dos resultados da cravação, seu uso ser restrito a comprimentos máximos de 2,5 m, caso não previstos recursos especiais.

### • Emenda e arrasamento

A emenda nas estacas pré-moldadas de concreto deve ser evitada, sempre que possível; no entanto, pode ser executada, desde que respeitados os seguintes preceitos:

- o concreto da extremidade da estaca deve ser cortado no comprimento necessário à emenda das barras longitudinais da armadura, por justaposição;
- as superfícies de contato do concreto e a emenda da armação devem ser tratadas como uma emenda de concreto armado, com o emprego de adesivo e os demais cuidados necessários;
- deve ser assegurado o alinhamento entre as faces da estaca e da parte prolongada;
- a armadura da parte prolongada deve ser idêntica à da estaca, assim como o concreto a empregar;
- a concretagem, adensamento do concreto, remoção das fôrmas, cura e acabamento devem ser como especificado na alínea “c” da subseção 5.3.4 desta Norma.
- as exigências relativas à cravação de estacas monolíticas aplicam-se também às estacas emendadas.

As estacas de fundação, logo que concluídas suas cravações, devem ser arrasadas nas cotas indicadas no projeto, de maneira que fiquem embutidas 20 cm, pelo menos, no bloco de coroamento e sua armação seja mergulhada na massa do concreto num comprimento igual ou superior ao comprimento da ancoragem dos vergalhões. O corte da estaca deve ser sempre normal ao seu eixo. O projeto executivo deve ser rigorosamente observado.

### 5.3.5 Tubulões e caixões

#### a) Tubulões cravados sem revestimento

Podem ser executados com escavação manual ou mecânica.

Quando escavados manualmente, só podem ser executados acima do nível d'água natural ou rebaixado ou quando for possível bombear a água sem risco de desmoronamento ou perturbação no terreno de fundação, abaixo deste nível. Podem ou não, ser dotados de base alargada tronco cônica.

Quando escavados mecanicamente, com equipamento adequado, a base alargada pode ser aberta, quando em seco, manual ou mecanicamente.





# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

Pode ser utilizado, total ou parcialmente, para evitar risco de desmoronamento, escoramento de madeira, aço ou concreto.

A concretagem, quando a escavação for seca, é feita com concreto lançado da superfície, através de tromba (funil), de comprimento igual ou superior a cinco vezes o seu diâmetro. Sob água, o concreto deve ser lançado através de tremonha ou outro processo equivalente e/ou aprovado.

É desaconselhável o uso de vibrador quando o concreto apresentar plasticidade adequada.

### b) Tubulões cravados com revestimento em concreto armado

A camisa de concreto armado (cilindro) do tubulão é concretada em partes, com comprimento dimensionado em função do projeto. Pode ser concretada sobre a superfície aplainada do terreno e introduzida depois do concreto atingir a resistência adequada à operação, por escavação interna. Após um elemento ser baixado verticalmente, é concretado sobre ele o elemento seguinte, até atingir-se o comprimento final de projeto. Previsto o alargamento da base, deve ser feita escavação sob a camisa devidamente escorada, de modo a evitar a sua descida.

Caso atingido o lençol d'água, deve ser adaptado o equipamento pneumático à camisa já cravada, de forma a permitir a execução dos trabalhos a seco, sob pressão conveniente de ar comprimido. Durante a descida, a distribuição das cargas deve ser regulada de maneira a não comprometer a estabilidade da obra.

Em obra dentro d'água, a camisa deve ser concretada, quando possível, no próprio local, sobre estrutura provisória e descida até o terreno, com auxílio de equipamento, ou concretada em terra e transportada para local definitivo.

Em casos especiais, as camisas podem ser executadas com alargamento, de modo a facilitar o preparo da base alargada.

No assentamento do tubulão sobre uma superfície de rocha devem ser previstos recursos para evitar fuga, lavagem do concreto ou desaprumo do tubulão.

Após a abertura do alargamento de base, deve ser executada a concretagem, conduzida de maneira a obter um maciço compacto e estanque. O período máximo entre o término da execução do alargamento de base e sua concretagem deve ser de vinte e quatro horas. Caso este período seja ultrapassado, deve ser feita nova inspeção, limpando-se cuidadosamente o fundo da base e removendo-se a camada eventualmente amolecida.

O concreto empregado no fuste deve ter resistência característica mínima de 16MPa (160 kgf/cm<sup>2</sup>) e no núcleo de 12MPa (120 kgf/cm<sup>2</sup>).

### c) Tubulões com camisa de aço

A camisa de aço, com a mesma finalidade da de concreto armado, pode ser introduzida por cravação com bate-estacas, vibração ou equipamento com movimento de vai e vem simultâneo, com força de cima para baixo.

A escavação interna pode ser manual ou mecânica, feita à medida da penetração do tubo ou de uma só vez, após a cravação total do mesmo.

Caso previsto, pode ser executado um alargamento de base, com escavação manual sob ar comprimido ou não. A camisa de aço deve ser ancorada ou receber contrapeso para evitar sua subida, quando utilizado ar comprimido. Pode ser recuperada, à medida que for sendo concretado o seu núcleo, ou posteriormente, se não considerado no dimensionamento.

## 6 Condicionantes ambientais

Para evitar a degradação do meio ambiente deve ser atendido o estabelecido nos Programas Ambientais pertinentes do PBA, Projeto, recomendações/exigências dos órgãos ambientais e as normas técnicas, em particular, a Norma DNIT 070/2006 – PRO – Condicionantes ambientais as áreas de uso de obras – Procedimento, e das prescrições resumidas, indicadas a seguir.

As estradas de acesso para deslocamento dos equipamentos e execução dos blocos de fundação devem seguir as recomendações da Norma DNIT 105/2009-ES – Terraplenagem – Caminhos de serviço e as constantes da subseção 5.1.2 do Manual para Atividades Ambientais Rodoviárias, do DNIT, (IPR Publ. 730).



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

É vedada a realização de barragens ou desvios de cursos d'água que alterem, em definitivo, o leito dos rios.

As escavações para implantação dos blocos de fundação devem ser as menores possíveis, protegidas contra desmoronamentos e recompostas com o mesmo material escavado, após a execução dos blocos.

As estacas, quando cravadas por bate-estacas, pouco agredem o meio ambiente, se a movimentação do bate-estacas foi corretamente planejada.

As estacas moldadas no local, em geral, mobilizam considerável quantidade de água e provocam grandes lamaçais, que devem ser drenados e removidos. Após a execução das fundações, devem ser removidos todos os vestígios da construção e recompostos, tanto o terreno natural como a vegetação primitiva.

### 7 Inspeções

#### 7.1 Controle dos insumos

Deve atender ao constante nas Normas DNER-EM 34/97 – Água para argamassa e concreto de cimento portland – Especificação de material; DNER-EM 36/95 – Cimento portland – Recebimento e aceitação – Especificação de material, DNER-EM 37/97 – Agregado graúdo para concreto de cimento – Especificação de material e DNER-EM 38/97 – Agregado miúdo para concreto de cimento – Especificação de material.

#### 7.2 Controle da execução

##### 7.2.1 Estacas

Durante a concretagem das estacas pré-moldadas devem ser colhidas amostras para a moldagem de uma série de quatro corpos de prova cilíndricos para cada 25 estacas concretadas, ou para cada dia de concretagem. As rupturas devem ser feitas a 7 e/ou há 28 dias, sempre com o rompimento de dois corpos de prova para cada idade do rompimento, moldados no mesmo ato.

Para sua própria orientação, o executante pode cravar, às suas expensas, tantas estacas de prova quantas considere necessárias.

O executante deve cravar estacas de prova e deve realizar provas de carga nas estacas indicadas no projeto ou nas que forem consideradas necessárias; nas obras normais, para as estacas cravadas, além destas, deve ser feita uma prova de carga para cada 500 estacas, e nas especiais, uma para cada 200 estacas. Nas estacas escavadas deve ser feita uma prova de carga para obras de mais de 100 estacas. Sempre que possível, as estacas de prova devem ser localizadas de modo a ser aproveitadas como estacas de fundação, caso resultado satisfatório da prova. Sempre que houver dúvida sobre uma estaca, deve ser comprovado o seu comportamento satisfatório. Se não for suficiente, deve ser realizada uma prova de carga.

O executante deve manter um registro completo, em duas vias, uma destinada à Fiscalização, da cravação de cada estaca, inclusive as de prova. Anotar para todas as estacas: o número e a localização, dimensões, cota do terreno no local da estaca, nível da água (se houver), característica do equipamento de cravação ou escavação, desaprumo e desvio de locação, qualidade de materiais utilizados e consumo por estaca, comprimento real da estaca abaixo do arrasamento, volume da base, anormalidade de execução e anotação rigorosa de horários de início e fim de cravação ou escavação. Deve, ainda, ser registrado para as estacas cravadas: suplemento de estaca utilizado (tipo e comprimento), profundidade de penetração da estaca com peso próprio e com peso do martelo, número de golpes necessários para a cravação por metro de estaca, número efetivo de golpes por minuto durante a cravação, duração de qualquer interrupção na cravação e hora da ocorrência, cota final da ponta da estaca cravada, cota da cabeça da estaca antes do arrasamento na estaca pré-moldada, data de concretagem da estaca pré-moldada, data da cravação, negas no final de cravação e na recravação, quando houver deslocamento de estacas por efeito de cravação de estacas vizinhas e negas no final de cravação e na recravação, quando houver. Em caso de estacas escavadas, mencionar os horários de início e fim da escavação e de cada etapa de concretagem, a comparação do consumo real de materiais em relação ao teórico e o comportamento da armadura durante a concretagem.



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

Para a cravação de estacas metálicas ou pré-moldadas de concreto deve ser preenchido o Relatório de

Cravação de Estacas, cujo modelo consta do Anexo A (Normativo).

Pode ser permitido entre eixos de estacas isoladas e o ponto de aplicação da resultante das solicitações do pilar, um desvio de 10% do diâmetro da estaca. Desvios superiores, no caso de estacas não travadas, deve obrigar verificação estrutural quanto à flambagem do pilar e da estaca. Para estacas travadas, as vigas de travamento devem ser redimensionadas para a excentricidade real e verificada a flambagem do pilar.

Para conjunto de estacas alinhadas, admite-se um acréscimo de, no máximo, 15% sobre a carga admissível na estaca de excentricidade, na direção do plano das estacas. Acréscimos superiores devem ser corrigidos com acréscimo de estacas ou recurso estrutural. Para excentricidade na direção normal ao plano das estacas, vide parágrafo anterior.

Para o conjunto de estacas não alinhadas, devem ser verificadas as solicitações em todas as estacas, admitindo-se o acréscimo de, no máximo, 15% sobre a carga admissível de projeto.

Quanto ao desvio de inclinação pode ser tolerado, sem correção, um desvio angular, em relação à posição projetada, de 1:100.

### 7.2.2 Tubulões e caixões

Devem ser anotados na execução da fundação em tubulão os seguintes elementos, conforme o tipo: cota de arrasamento, dimensões reais da base alargada, material de apoio, equipamento de cada etapa, deslocamento e desaprumo, comparação do consumo de material durante a concretagem com o previsto, qualidade dos materiais, anormalidades de execução e providências tomadas, inspeção do terreno ao longo do fuste e assentamento da fundação.

Pode ser tolerado um desvio entre o eixo do tubulão e ponto de aplicação da resultante das solicitações do pilar, de 10% do diâmetro do fuste do tubulão.

Ultrapassados os limites quanto à excentricidade e/ou ao desaprumo, deve ser feita verificação estrutural, com os redimensionamentos necessários.

## 7.3 Condições de conformidade e não-conformidade.

### 7.3.1 Conformidade

Podem ser consideradas conformes as fundações que atendam ao estabelecido nas subseções 5.1, 5.3, 7.1 e 7.2.

### 7.3.2 Não-conformidade

Os serviços que não atenderem à subseção 7.3.1, devem ser corrigidos, complementados ou refeitos, incluindo provas de carga.

## 8 Critérios de medição

Os serviços aceitos devem ser medidos de acordo com os critérios seguintes:

### 8.1 Escoramento de cavas de fundações - ensecadeiras

Devem ser medidos por metro quadrado de pranchas verticais ensecadeiras, com altura determinada pela diferença entre a cota de implantação da ensecadeira e a cota necessária à contenção. Não devem ser medidos em separado o escoramento e o contraventamento das pranchas verticais, bem como o enchimento e apiloamento do material de enchimento, no caso de ensecadeira dupla.

### 8.2 Escavação e aterros

A medição dos volumes deve ser feita em metros cúbicos, através das seções transversais determinadas antes e depois da execução dos serviços.

### 8.3 Blocos e sapatas

Devem ser medidos separadamente, por metro quadrado de fôrmas colocadas, por metro cúbico de concreto e por quilograma de aço dobrado e colocado nas fôrmas.



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

### 8.4 Estacas

Devem ser medidas pelo comprimento entre as cotas da ponta e do arrasamento. Para as estacas moldadas no local, o comprimento medido deve ser entre as cotas do topo do bulbo e do arrasamento da estaca concluída. A base da estaca bulbo, se houver, deve ser considerada para efeito de medição como um metro de estaca cravada e concretada. Não devem ser incluídos na medição o corte das estacas e a perda do seu excesso, inclusive do tubo metálico, se for o caso.

### 8.5 Tubulões e caixões

Os tubulões devem ser medidos por metro de camisa implantada e cheia de concreto e por metro cúbico de concreto da base alargada. Os caixões devem ser medidos por metro de camisa implantada e por metro cúbico de material de enchimento e de alargamento de base, se houver.

*Anexo A (Normativo)*



Rua Tiradentes, nº 300, Bairro Pico do Amor – Cuiabá/MT. Telefone: (065) 3628-2936  
E-mail: [projecta.consultoria@terra.com.br](mailto:projecta.consultoria@terra.com.br)





# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

### NORMA DNIT 120/2009- ES

## Pontes e viadutos rodoviários - Fôrmas - Especificação de serviço

### Resumo

Este documento define a sistemática empregada na execução de fôrmas em pontes e viadutos rodoviários de concreto armado.

São também apresentados os requisitos concernentes a materiais, equipamentos, execução, inclusive plano de amostragem e de ensaios, condicionantes ambientais, controle de qualidade, condições de conformidade e não-conformidade e os critérios de medição dos serviços.

### Sumário

#### Prefácio

- 1 Objetivo
  - 2 Referências normativas
  - 3 Definições
  - 4 Condições gerais
  - 5 Condições específicas
  - 6 Condicionantes ambientais
  - 7 Inspeções
  - 8 Critério de medição
- Anexo A (Informativo) Bibliografia  
índice geral.

### Prefácio

A presente Norma foi preparada pelo Instituto de Pesquisas Rodoviárias - IPR/DIREX, para servir como documento base, visando estabelecer a sistemática empregada para os serviços de execução e controle da qualidade de fôrmas de pontes e viadutos rodoviários de concreto armado

Está formatada de acordo com a Norma DNIT 001/2009 - PRO, cancela e substitui a Norma DNER-ES 333/97.

## 1 Objetivo

Esta Norma tem por objetivo fixar as condições exigíveis para a execução e controle das fôrmas, molde do concreto plástico, de acordo com os elementos constantes no projeto estrutural, em pontes e viadutos rodoviários de concreto armado.

## 2 Referências normativas

Os documentos relacionados a seguir são indispensáveis à aplicação desta Norma. Para referências datadas, aplicam-se somente as edições citadas. Para referências não datadas, aplicam-se as edições mais recentes do referido documento (inclusive emendas).

- a) ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. *NBR 6118* - Projeto de estruturas de concreto - Procedimento. Rio de Janeiro.
- b) \_\_\_\_\_. *NBR 6494* - Segurança nos andaimes. Rio de Janeiro.
- c) \_\_\_\_\_. *NBR 7190* - Projeto de estruturas de madeira. Rio de Janeiro.
- d) \_\_\_\_\_. *NBR 14931* - Execução de estruturas de concreto - Procedimento. Rio de Janeiro.



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

- e) \_\_\_\_\_. *NBR 7187* - Projeto de pontes de concreto armado e protendido - Procedimento. Rio de Janeiro.
- f) BRASIL. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. *DNIT 001/2009- PRO* - Elaboração e apresentação de normas do DNIT - Procedimento. Rio de Janeiro: IPR, 2009.
- g) *DNIT 070-PRO* Condicionantes ambientais das áreas de uso de obras - Procedimento. Rio de Janeiro: IPR.

### 3 Definições

Para os efeitos desta Norma são adotadas as definições seguintes:

#### 3.1 Fôrmas

Moldes provisórios destinados a receber e conter o concreto, enquanto endurece.

#### 3.2 Fôrmas reutilizáveis

Fôrmas elaboradas, em geral, de chapas de madeira compensada e impermeabilizada; dependendo da obra e do projeto dos painéis, o reaproveitamento pode ser superior a dez vezes.

#### 3.3 Fôrmas brutas

Fôrmas de tábuas, que somente devem ser usadas para concreto não aparente; a reutilização é pequena.

#### 3.4 Fôrmas auto-portantes

Fôrmas que dispensam escoramento; somente possíveis para pequenos vãos e cargas limitadas.

#### 3.5 Fôrmas metálicas

Chapas metálicas finas e enrijecidas, usadas para estruturas repetitivas e com acabamento apurado, tais como elementos pré-moldados e pilares circulares.

### 4 Condições gerais

A responsabilidade pelo projeto, execução e remoção das fôrmas é do construtor.

As fôrmas somente devem entrar em carga após a liberação da Fiscalização.

Em virtude da importância, responsabilidade, custo relativo e multiplicidade de soluções, as fôrmas devem ser projetadas e dimensionadas com antecedência, antes do início da construção.

As fôrmas devem ser projetadas e detalhadas de maneira que as lajes, vigas, paredes e outros elementos estruturais acabados tenham as dimensões, formas, alinhamentos e posições dentro das tolerâncias admissíveis.

Fôrmas e escoramentos devem formar um sistema interdependente, com previsão de desmoldagem parcial ou total.

Fôrmas e escoramentos devem ser dimensionados com previsão de ação de ventos e sobrecargas de equipamentos, pessoal e materiais.

### 5 Condições específicas

#### 5.1 Projeto



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

A escolha dos materiais adequados para execução das fôrmas deve atender a requisitos de economia, segurança e acabamento desejado para a obra.

O projeto das fôrmas, bem como do escoramento, é de responsabilidade do construtor e deve ser apresentado completo, para exame da Fiscalização; o projeto deve atender a todas as normas e especificações, inclusive as locais, estaduais e federais.

O projeto das fôrmas deve indicar, quando necessário, aberturas provisórias para limpeza e retirada de detritos.

No projeto, devem ser previstos forma, prazo e condições para remoção das fôrmas.

### 5.2 Insumos

#### 5.2.1 Madeira em tábuas

Praticamente, todos os tipos de fôrmas necessitam de algum componente de madeira; há uma grande variedade de espécies de madeira e a escolha de algum tipo depende da disponibilidade e do custo.

Quando permitidas as fôrmas de madeira, sob a forma de tábuas, devem ser escolhidas madeiras não muito secas, que incham quando molhadas, e nem muito verdes, que empenam quando secam.

A qualidade do acabamento do concreto que se consegue com a madeira em forma de tábuas melhora muito quando se utiliza a madeira aparelhada, isto é, a madeira submetida a plainas e lixadeiras.

#### 5.2.2 Madeira compensada

Os compensados de madeira são o material mais usado para o revestimento de fôrmas; disponíveis em painéis grandes de 110 x 220 cm e espessuras industriais de 3 a 30 mm permitem, além de excelente acabamento, um grande reaproveitamento, de cinco a dez vezes, principalmente se a face em contato direto com o concreto for impermeabilizada, por pinturas ou revestimento metálico.

#### 5.2.3 Fôrmas metálicas

Para grande número de repetições e acabamento mais apurado, nas vigas pré-moldadas e pilares circulares, por exemplo, as fôrmas metálicas são as mais indicadas. Em certas estruturas, tais como vigas de grandes vãos, a fôrma metálica é praticamente e economicamente insubstituível, visto que elimina apoios intermediários.

### 5.3 Acessórios

#### 5.3.1 Pregos

Os pregos são os dispositivos mecânicos mais comuns para a junção de painéis de fôrmas e seu uso adequado contribui para a economia e a qualidade do trabalho.

A preferência dos profissionais recai nas seguintes bitolas: para tábuas, sarrafos e contraplacados de 1 polegada de espessura, pregos de 18 x 27 (3,4 x 61 mm) e para tábuas, ripas e contraplacados de 0,5 polegada de espessura, pregos de 15 x 15 (2,4 x 34 mm).

#### 5.3.2 Tirantes

Os tirantes são dispositivos tensionados, adaptados para manter as fôrmas em seu lugar, impedindo-as de abrir, quando solicitadas pela pressão lateral do concreto fresco; podem ser simples vergalhões de aço ou sofisticados produtos industriais.

O tirante é isolado da massa de concreto por um tubo plástico que o envolve e permite sua retirada após o endurecimento do concreto; os furos para passagem dos tirantes devem ser obturados com espessura mínima igual ao cobrimento adotado.

### 5.4 Cargas atuantes

#### 5.4.1 Cargas verticais

As cargas verticais que incidem nas fôrmas são as cargas permanentes e as sobrecargas; as cargas



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

permanentes são o peso próprio das fôrmas, o peso das armaduras e o peso do concreto fresco, e as sobrecargas incluem o peso dos equipamentos e materiais estocados, o peso dos operários e o impacto da movimentação das sobrecargas.

### 5.4.2 Pressão lateral do concreto fresco

A pressão lateral do concreto fresco deve ser calculada em função das características do concreto, peso específico e fluidez, velocidade de lançamento e altura da massa de concreto; cuidados especiais devem ser tomados nas fôrmas dos pilares, onde o mais seguro é considerar toda a altura do pilar.

### 5.4.3 Cargas horizontais

Fôrmas e escoramentos devem ser dimensionados e contraventados para resistir a solicitações do vento, lançamento do concreto, forças resultantes de apoios inclinados, protensão de cabos e movimentação e frenagem de equipamentos.

5.4.4 Fatores que afetam a pressão lateral do concreto O peso do concreto, com influência direta na pressão hidrostática, a vibração interna para adensamento do concreto, a temperatura do concreto por ocasião do lançamento e outras variáveis de menor importância afetam a pressão lateral do concreto e devem ser levadas em conta no dimensionamento das fôrmas.

A revibração e a vibração externa, aceitas em certos tipos de construção, produzem solicitações superiores à vibração interna e tornam necessárias fôrmas especiais, reforçadas.

## 5.5 Remoção de fôrmas

A remoção de fôrmas, desejável para permitir a execução de outras fases construtivas e possibilitar seu reaproveitamento, deve ser efetuada em bases absolutamente confiáveis.

Fôrmas e escoramentos não devem ser removidos de vigas, lajes e paredes antes que estes elementos estruturais tenham adquirido resistência suficiente para suportar seu peso próprio e as sobrecargas permitidas nesta fase; além da resistência, um módulo de elasticidade mínimo deve ser atingido, para minimizar as deformações por fluência do concreto.

Os prazos mínimos para retirada de fôrmas podem ser obtidos no ACI 347 e devem ser confrontados com a Norma ABNT NBR 6118:2007, adotando-se os prazos mais longos; os prazos sugeridos pelo ACI 347 são os seguintes:

- a) Paredes, colunas e faces de vigas: 12 horas; porém se estas fôrmas se referem a fôrmas de lajes ou fôrmas de fundos de vigas, a remoção deve ser governada por estas últimas.
- b) Fôrmas de fundo de vigas:
  - Vão livre entre apoios menor que 3,0 m e carga móvel estrutural menor que a carga permanente estrutural: 7 dias; se a carga móvel estrutural é maior que a carga permanente estrutural: 4 dias.
  - Vão livre entre apoios situados entre 3 m e 6 m e carga móvel estrutural menor que a carga permanente estrutural: 14 dias; se a carga móvel estrutural é maior que a carga permanente estrutural: 7 dias.
  - Vão livre entre apoios maior que 6,0 m e carga móvel estrutural menor que a carga permanente estrutural: 10 dias; se a carga móvel estrutural é maior que a carga permanente estrutural: 7 dias.



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

### 5.6 Técnicas especiais de construção

Algumas técnicas especiais de construção, às vezes mescladas com escoramentos, também especiais, são citadas a seguir.

#### 5.6.1 Fôrmas deslizantes

Nas fôrmas deslizantes o concreto plástico é colocado nas fôrmas que, por dispositivos apropriados, avançam, dando a conformação final à estrutura; as fôrmas deslizantes podem ser verticais, para colunas de grande altura, principalmente, ou horizontais, para canais.

As fôrmas deslizantes por utilizar equipamentos específicos e por exigir o conhecimento de uma série de detalhes executivos, devem ser operadas por empresas especializadas.

A movimentação das fôrmas é lenta, constante e dependente da consistência e resistência do concreto.

Em virtude da movimentação das fôrmas deslizantes causar microfissuras no concreto, a espessura do cobrimento das armaduras deve ser acrescida de 2,5 cm.

#### 5.6.2 Fôrmas trepantes

Diferentemente das fôrmas deslizantes, que se movimentam constantemente, as fôrmas trepantes avançam aos saltos, em geral, em módulos de três metros.

Em virtude de utilizar equipamentos especiais e mão-de-obra especializada, as fôrmas trepantes somente devem ser operadas por empresas que tenham experiência comprovada na sua utilização.

Não há necessidade de cobrimento adicional das armaduras.

#### 5.6.3 Fôrmas auto-portantes

As fôrmas auto-portantes são as que dispensam escoramentos; pouco usadas e somente para pequenos vãos, foram citadas e esquematizadas em uma edição do Beton-Kalender da década de 50 e utilizadas em algumas pontes brasileiras nas décadas de 60 e 70.

Constam, essencialmente, de camadas de tábuas com a altura da peça a construir, cortadas de maneira a serem dispostas a 45°, superpostas, cruzadas e solidarizadas por pregos.

Não é um tipo de fôrma confiável e sua utilização deve ser evitada.

#### 5.6.4 Fôrmas de construção em avanços sucessivos

As fôrmas de avanços sucessivos são associadas a treliças metálicas, macacos e tirantes e prestam-se à construção de pontes e viadutos rodoviários em avanços sucessivos; o conhecimento deste tipo de fôrmas está bastante difundido.

#### 5.6.5 Fôrmas de construção em incrementos sucessivos

As pontes de construção em incrementos sucessivos, "incremental launching", são construídas a partir das extremidades, em comprimentos iguais à metade do comprimento dos vãos e que são empurrados para seu lugar definitivo.

Podem ser construídas em grandes comprimentos, retas ou em curvas circulares.

## 6 Condicionantes ambientais

Na hipótese, cada vez mais rara, de utilização de tábuas como fôrmas, somente devem ser utilizadas madeiras com aprovação para exploração.





# **GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA**

## **FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA**

O material resultante da desforma deve ser removido do local e depositado em áreas previamente aprovadas para tal fim.

Para minimizar as agressões ao meio ambiente é necessário o atendimento da Norma DNIT 070/2006 - PRO - Condicionantes ambientais das áreas de uso de obras - Procedimento e das prescrições resumidas, indicadas acima, assim como, das recomendações pertinentes constantes da subseção 5.1.2 do Manual para Atividades Ambientais Rodoviárias, do DNIT (IPR Publ. 730).

## **7 Inspeções**

### **7.1 Controle dos insumos**

As tábuas corridas não devem apresentar nós em tamanhos prejudiciais e a madeira compensada deve ter comprovada resistência à água e à pressão do concreto.

### **7.2 Controle da execução**

Verificar cuidadosamente as dimensões, nivelamento, alinhamento e verticalidade das fôrmas, antes, durante e após a concretagem; não deve ser permitido ultrapassar a tolerância mencionada na seção 11 da ABNT NBR-6118:2007.

O prazo mínimo para a desmoldagem é o previsto na ABNT NBR-6118:2007.

### **7.3 Condições de conformidade e não conformidade**

#### **7.3.1 Conformidade**

Devem ser consideradas conformes as fôrmas que atendam às condições estabelecidas nesta Norma.

#### **7.3.2 Não-conformidade**

Devem ser rejeitadas as fôrmas que apresentarem defeitos que coloquem em risco a obra e não atendam às condições acima, as frágeis, as não estanques etc.

## **8 Critério de medição**

As fôrmas devem ser medidas por metro quadrado de superfície colocada, não cabendo medição em separado para escoras laterais, tirantes, travejamento e quaisquer outros serviços necessários, inclusive ao seu posi



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

### NORMA DNIT 117/2009 - ES

## Pontes e viadutos rodoviários - Concretos, argamassas e calda de cimento para injeção - Especificação de serviço

### Resumo

Este documento define a sistemática empregada na execução e recebimento de concretos, argamassas e caldas de cimento para injeção na construção de pontes e viadutos rodoviários de concreto armado e de concreto protendido.

São, também, apresentados os requisitos concernentes a materiais, equipamentos, execução, inclusive plano de amostragem e de ensaios, condicionantes ambientais, controle da qualidade, condições de conformidade e não-conformidade e os critérios de medição dos serviços.

### Sumário

#### Prefácio

- 1 Objetivo
  - 2 Referências normativas
  - 3 Definições
  - 4 Condições gerais
  - 5 Condições específicas
  - 6 Condicionantes ambientais
  - 7 Inspeções
  - 8 Critérios de medição
- Anexo A (Informativo) Bibliografia

### Prefácio

A presente Norma foi preparada pelo Instituto de Pesquisas Rodoviárias - IPR/DIREX, para servir como documento base, visando estabelecer a sistemática empregada para os serviços de execução de concretos, argamassas e caldas de cimento para injeção, na construção de pontes e viadutos rodoviários de concreto armado e de concreto protendido.

Está formatada de acordo com a Norma DNIT 001/2009 - PRO, cancela e substitui a norma DNER-ES 330/97.

## 1 Objetivo

Esta Norma tem por objetivo fixar as condições exigíveis na execução e recebimento de concretos, argamassas e caldas de cimento na construção de pontes e viadutos rodoviários de concreto armado e de concreto protendido.

## 2 Referências normativas

Os documentos relacionados a seguir são indispensáveis à aplicação desta Norma. Para referências datadas, aplicam-se somente as edições citadas. Para referências não datadas, aplicam-se as edições mais recentes do referido documento (inclusive emendas).

- a) ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. *NBR 5732* - Cimento portland comum - Especificação. Rio de Janeiro.
- b) \_\_\_\_\_. *NBR 5733* - Cimento portland de alta resistência inicial - Especificação. Rio de Janeiro.



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

- c) \_\_\_\_\_. *NBR 5736* - Cimento portland pozolânico - Especificação. Rio de Janeiro.
- d) \_\_\_\_\_. *NBR 5737* - Cimento portland resistente a sulfatos - Especificação. Rio de Janeiro.
- e) \_\_\_\_\_. *NBR 5738* - Concreto - Moldagem e cura de corpos-de-prova - Procedimento. Rio de Janeiro.
- f) \_\_\_\_\_. *NBR 5739* - Concreto - Ensaio de compressão de corpos-de-prova cilíndricos - Método de ensaio. Rio de Janeiro.
- g) \_\_\_\_\_. *NBR 7187* - Projeto e execução de pontes de concreto armado e protendido - Procedimento. Rio de Janeiro.
- h) \_\_\_\_\_. *NBR 7211* - Agregados para concreto - Especificação. Rio de Janeiro.
- i) \_\_\_\_\_. *NBR 7212* - Execução de concreto dosado em central - Especificação. Rio de Janeiro.
- j) \_\_\_\_\_. *NBR 7215* - Cimento portland - Determinação da Resistência à compressão - Método de ensaio. Rio de Janeiro.
- k) \_\_\_\_\_. *NBR 7680* - Extração, preparo, ensaio e análise de testemunhos de concreto - Procedimento. Rio de Janeiro.
- l) \_\_\_\_\_. *NBR 7681* - Calda de cimento para injeção - Especificação. Rio de Janeiro.
- m) \_\_\_\_\_. *NBR 7682* - Calda de cimento para injeção - Determinação do índice de fluidez - Método de ensaio. Rio de Janeiro.
- n) \_\_\_\_\_. *NBR 7683* - Calda de cimento para injeção - Determinação dos índices de exsudação e expansão - Método de ensaio. Rio de Janeiro.
- o) \_\_\_\_\_. *NBR 7684* - Calda de cimento para injeção - Determinação da resistência à compressão - Método de ensaio. Rio de Janeiro.
- p) \_\_\_\_\_. *NBR 7685* - Calda de cimento para injeção - Determinação da vida útil - Método de ensaio. Rio de Janeiro.
- q) \_\_\_\_\_. *NBR 8953* - Concreto para fins estruturais - Classificação por grupos de resistência - Classificação. Rio de Janeiro.
- r) \_\_\_\_\_. *NBR 9062* - Projeto e execução de estruturas de concreto pré-moldado - Procedimento. Rio de Janeiro.
- s) \_\_\_\_\_. *NBR 10839* - Execução de obras-de-arte especiais em concreto armado e protendido - Procedimento. Rio de Janeiro.
- t) \_\_\_\_\_. *NBR 11578* - Cimento portland composto - Especificação. Rio de Janeiro.
- u) \_\_\_\_\_. *NBR 11582* - Cimento portland - Determinação da expansibilidade de Le Chatelier - Método de ensaio. Rio de Janeiro.
- v) \_\_\_\_\_. *NBR 12654* - Controle tecnológico de materiais componentes do concreto - Procedimento. Rio de Janeiro.



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

- w) \_\_\_\_\_. *NBR 12655* - Concreto de cimento portland - Preparo, controle e recebimento - Procedimento. Rio de Janeiro.
- x) \_\_\_\_\_. *NBR 12989* - Cimento portland branco - Especificação. Rio de Janeiro.
- y) \_\_\_\_\_. *NBR 13116* - Cimento portland de baixo calor de hidratação - Especificação. Rio de Janeiro.
- z) \_\_\_\_\_. *NBR 14931* - Execução de estruturas de concreto - Procedimento. Rio de Janeiro.
- aa) \_\_\_\_\_. *NBR NM 10* - Cimento portland - Análise química - Disposições gerais. Rio de Janeiro.
- bb) \_\_\_\_\_. *NBR NM 19* - Cimento portland - Análise química - Determinação de enxofre na forma de sulfeto. Rio de Janeiro.
- cc) \_\_\_\_\_. *NBR NM 45* - Cimento portland - Determinação da pasta de consistência normal. Rio de Janeiro.
- dd) \_\_\_\_\_. *NBR NM 65* - Cimento portland - Determinação do tempo de pega. Rio de Janeiro.
- ee) \_\_\_\_\_. *NBR NM 67* - Concreto - Determinação da consistência pelo abatimento do tronco de cone. Rio de Janeiro.
- ff) \_\_\_\_\_. *NBR NM 68* - Concreto - Determinação da consistência de espalhamento na mesa de Graff. Rio de Janeiro.
- gg) \_\_\_\_\_. *NBR NM 76* - Cimento portland - Determinação da finura pelo método de permeabilidade ao ar (Método de Blaine). Rio de Janeiro.
- hh) BRASIL. Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. *DNER - EM 036* - Cimento portland - Recebimento e aceitação. Rio de Janeiro.
- ii) \_\_\_\_\_. *DNER - EM 037* - Agregado graúdo para concreto de cimento. Rio de Janeiro.
- jj) \_\_\_\_\_. *DNER - EM 038* - Agregado miúdo para concreto de cimento. Rio de Janeiro.
- kk) BRASIL. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. *DNIT 001/2009 - PRO* - Elaboração e apresentação de normas do DNIT - Procedimento. Rio de Janeiro: IPR, 2009.
- ll) \_\_\_\_\_. *DNIT 011/2004 - PRO* - Gestão da qualidade em obras rodoviárias - Procedimento. Rio de Janeiro: IPR, 2004.
- mm) \_\_\_\_\_. *DNIT 037 - ME* - Pavimento rígido - Água para amassamento do concreto de cimento Portland - Ensaio comparativos. Rio de Janeiro: IPR.
- nn) \_\_\_\_\_. *DNIT 070-PRO* - Condicionantes ambientais das áreas de uso de obras - Procedimento. Rio de Janeiro: IPR.

### 3 Definições

Para os efeitos desta Norma, são adotadas as definições seguintes:



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

### 3.1 Concreto

Material composto que consiste essencialmente de um meio contínuo aglomerante e partículas de agregados; no concreto de cimento hidráulico, o meio aglomerante é formado por uma mistura de cimento hidráulico e água.

### 3.2 Cimento

Material finamente pulverizado que, por si só, não é aglomerante, mas desenvolve propriedades ligantes como resultado da hidratação.

### 3.3 Agregado

Material granular inerte, tal como areia, pedra britada ou escória de alto forno, usado como um meio cimentante, para formar o concreto ou argamassa de cimento hidráulico; o agregado graúdo tem partículas maiores que 4,8 mm e fica retido na peneira nº 4, enquanto que o agregado miúdo tem partículas menores que 4,8 mm e fica retido na peneira nº 200. A areia é o agregado miúdo resultante da desintegração natural e da abrasão de rochas ou processamento de rochas arenosas friáveis.

### 3.4 Argamassa

Mistura de areia, cimento, água e eventuais aditivos.

### 3.5 Aditivos

Materiais, outros que não água, agregados ou cimento, usados como componentes do concreto para modificar suas propriedades, tais como: aumentar sua resistência, retardar ou acelerar a pega, acelerar ou retardar a evolução da resistência, incorporar ar etc.

Nota: Para outras definições consultar seção 3 das Normas ABNT NBR 12655:2006 e ABNT NBR 14931 :2003.

## 4 Condições gerais

Além do atendimento às normas relacionadas nas Referências Normativas, concretos, argamassas e caldas de cimento para injeção devem ser confeccionados para atender aos requisitos mínimos de durabilidade, que incluem resistência à agressividade do meio ambiente, ataques de produtos químicos, abrasão e demais processos de deterioração; o concreto dito durável deve manter suas condições originais, sua qualidade e estar em plena capacidade de utilização em toda sua longa vida útil.

## 5 Condições específicas

### 5.1 Material

#### 5.1.1 Cimento

Os cimentos devem satisfazer às especificações brasileiras, podendo ser de qualquer tipo e classe, desde que no projeto não se faça restrição a este ou aquele. Nos concretos, argamassas e caldas em contato com armaduras de protensão, o cimento empregado não pode apresentar teor de enxofre sob a forma de sulfeto superior a 0,2%.

Nos cimentos empregados deve-se exigir a apresentação do certificado de qualidade. Todo cimento deve ser guardado em local seco e abrigado de agentes nocivos e não deve ser transportado em dias úmidos.

O cimento pode ser armazenado em sacos de 50 kg ou em silos, quando entregue a granel e para cimento de uma única procedência. O período de armazenamento não pode comprometer a sua qualidade. Deve ser verificado, antes da utilização, se o cimento atende às especificações.

Devem, ainda, atender à Norma DNER-EM 036/95.





# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

### 5.1.2 Agregados

Os agregados devem constituir-se de materiais granulosos e inertes, substâncias minerais naturais ou artificiais, britados ou não, duráveis e resistentes, com dimensões máximas características e formas adequadas ao concreto ou argamassa a produzir. Devem ser armazenados separadamente, isolados do terreno natural em assoalho de madeira ou camada de concreto, de forma a permitir o escoamento d'água. Não devem conter substâncias nocivas que prejudiquem a pega ou o endurecimento do concreto, ou minerais deletérios que provoquem expansões em contato com a umidade e com determinados elementos químicos.

Devem atender às Normas DNER-EM 037/97 e DNEREM 038/97.

Os agregados podem ser:

#### a) Agregados miúdos

São normalmente constituídos por areia natural quartzosa, de dimensão máxima característica igual ou inferior a 4,8 mm. Devem ser bem graduados; são recomendadas as areias médias que não apresentem substâncias nocivas, como torrões de argila, materiais orgânicos, cloretos etc.

Somente deve ser admitido, após estudos em laboratórios, o emprego de agregados miúdos provenientes de rocha sadia.

#### b) Agregados graúdos

Devem dimensão máxima apresentar característica entre 4,8 mm e 50 mm e ser naturais (cascalhos ou seixos rolados, britados ou não) ou artificiais (pedras britadas, argilas expandidas, etc). Não devem apresentar substâncias nocivas, como materiais pulverulentos, torrões de argila, matéria orgânica, etc.

O agregado graúdo é constituído pelas partículas de diversas graduações, nas proporções indicadas nos traços do concreto e armazenado separadamente, em função destas graduações.

### 5.1.3 Pedra de mão

A pedra de mão para concreto ciclópico, de granito ou outra rocha estável, deve ter qualidade idêntica à exigida para a pedra britada empregada na confecção do concreto estrutural.

Deve ser limpa e isenta de incrustações nocivas e sua máxima dimensão, não inferior a 30 cm nem superior a 1/4 da mínima dimensão do elemento a ser construído.

### 5.1.4 Água

A água para a preparação do concreto e da argamassa não deve conter ingredientes nocivos em quantidades que afetem o concreto fresco ou endurecido, ou reduzir a proteção das armaduras contra a corrosão. Deve ser razoavelmente clara e isenta de óleo, ácidos, álcalis, matéria orgânica etc. e obedecer à exigência da subseção 7.1.3 desta Norma. Deve ser guardada em caixas estanques e tampadas, de modo a evitar contaminação por substâncias estranhas.

### 5.1.5 Aditivos

A utilização de aditivos deve implicar no perfeito conhecimento de sua composição e propriedades, efeitos no concreto e armaduras, sua dosagem típica, possíveis efeitos de dosagens diferentes, conteúdo de cloretos, prazo de validade e condições de armazenamento.



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

Somente devem ser usados aditivos expressamente previstos no projeto ou nos estudos de dosagem de concretos empregados na obra, realizados em laboratório e aprovados pela Fiscalização e projetista.

Para o concreto estrutural, os aditivos que contenham cloreto de cálcio ou quaisquer outros halogenetos são rigorosamente proibidos. Não devem conter, ainda, ingredientes que possam provocar a corrosão do aço; as mesmas recomendações valem para a calda de injeção.

### 5.1.6 Adições

As adições não podem ser nocivas ao concreto e argamassa e devem ser compatíveis com os demais componentes da mistura.

## 5.2 Equipamento

A natureza, capacidade e quantidade do equipamento a ser utilizado dependem do tipo e dimensões do serviço a executar. Para os concretos preparados na obra, pode ser utilizada betoneira estacionária de, no mínimo, 320 litros com dosador de água, central de concreto ou caminhão betoneira. Para o lançamento podem ser utilizados carrinhos-caçambas, caçambas, bombas etc.

Os equipamentos necessários para a execução dos serviços devem estar disponíveis na obra em condições de trabalho e de acordo com as especificações do fabricante.

## 5.3 Execução

Todas as fases descritas nesta subseção devem obedecer aos requisitos da Norma NBR 14931:2003 e complementarmente, aos requisitos das Normas NBR 10839: 1989 e NBR 9062:2006.

### 5.3.1 Concreto

#### a) Classificação

O concreto pode ser classificado quanto a sua densidade: como concreto normal, com massa específica entre 2000 e 2800 kg/m<sup>3</sup>; como concreto leve, cuja massa específica não ultrapasse 2000 kg/m<sup>3</sup>; e como concreto pesado com massa específica maior que 2800 kg/m<sup>3</sup>. O concreto deve apresentar uma consistência compatível com os equipamentos disponíveis na obra, para que, depois de endurecido, se torne um material homogêneo e compacto.

#### b) Dosagem

Os concretos para fins estruturais devem ser dosados, racional e experimentalmente, a partir da resistência característica à compressão estabelecida no projeto, do tipo de controle do concreto, da trabalhabilidade adequada ao processo de lançamento empregado e das características físicas e químicas dos materiais componentes. O cálculo da dosagem deve ser feito cada vez que prevista uma mudança de marca, tipo ou classe de cimento, da procedência e qualidade dos agregados e demais materiais e quando não obtida a resistência desejada.

Os concretos são classificados conforme a resistência característica à compressão ( $f_{ck}$ ) em grupos I e II e, dentro dos grupos, em classes, sendo o grupo I, subdividido em nove classes, do C10 ao C50 e o grupo II em quatro classes (C55, C60, C70 e C80).

Somente o traço do concreto da classe C10, com consumo mínimo de 300 kg de cimento por metro cúbico, pode ser estabelecido empiricamente.

São consideradas, também, para a dosagem dos concretos, condições peculiares, como: permeabilidade, resistência ao desgaste, ação de águas agressivas, aspecto das superfícies, condições de lançamento etc.

A resistência de dosagem do concreto é função de sua resistência característica e do desvio padrão



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

das amostras, dependendo das condições de preparo e classificando-se de acordo com as condições apresentadas na tabela 1:

**Tabela 1 - Classificação do concreto pela resistência característica**

Condições de preparo	Classe de Resistência	Medição dos materiais		
		Cimento	Água	Agregados
B	C10 a C20	Massa	Volume, com dispositivo dosador (1)	Volume (2)
	C10 a C25	Massa	Volume, com dispositivo dosador (1)	Massa ou volume (3)
A	C10 a C80	Massa	Massa ou volume com dispositivo dosador (1)	Massa

### Notas:

(1) corrigida em função da umidade do agregado miúdo, determinada por ensaio.

(2) volume do agregado miúdo, corrigido através da curva de inchamento, e a umidade determinada, pelo menos, três vezes no mesmo turno de serviço.

(3) umidade da areia medida no canteiro, em balanças aferidas, para permitir a rápida conversão de massa para volume de agregados.

### c) Preparo

Para os concretos executados no canteiro, antes do início da concretagem deve ser preparada uma amassada de concreto, para comprovação e eventual ajuste do traço definido no estudo de dosagem.

O preparo do concreto destinado às estruturas deve ser mecânico, em pequenos volumes nas obras de pequena importância, não podendo ser aumentada, em hipótese alguma, a quantidade de água prevista para o traço.

Os sacos de cimento rasgados, parcialmente usados ou com cimento endurecido devem ser rejeitados.

Os componentes do concreto, medidos de acordo com a alínea "b", devem ser misturados até formar uma massa homogênea. O tempo mínimo de mistura em betoneira estacionária é de 60 segundos, aumentado em 15 segundos para cada metro cúbico de capacidade nominal da betoneira, ou conforme especificação do fabricante. Para central de concreto e caminhão betoneira deve ser atendida a ABNT NBR 7212:1984. Após a descarga, não podem ficar retidos nas paredes do misturador volumes superiores a 5% do volume nominal.

Quando o concreto for preparado por empresa de serviços de concretagem, a central deve assumir a responsabilidade por este serviço e cumprir as prescrições relativas às etapas de execução do concreto (ABNT NBR-12655:2006), bem como as disposições da ABNT NBR-7212:1984.

O concreto deve ser preparado somente nas quantidades destinadas ao uso imediato. Não deve ser permitida a remistura do concreto parcialmente endurecido.

### d) Transporte



## **GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA**

### **FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA**

Quando a mistura for preparada fora do local da obra, o concreto deve ser transportado em caminhões betoneiras, não podendo haver segregação durante o transporte, nem apresentar temperaturas fora da faixa de 5°C a 30°C. A velocidade do tambor giratório não deve ser menor que duas nem maior que seis rotações por minuto. Qualquer motivo provável da aceleração da pega deve acelerar o período completo de descarregamento, ou devem ser empregados aditivos retardadores da pega. O intervalo entre as entregas deve ser tal que não permita o endurecimento parcial do concreto já colocado, não excedendo há 30 minutos.

O intervalo entre a colocação de água no tambor e a descarga final do concreto da betoneira nas fôrmas não deve exceder o tempo de início de pega do cimento, devendo a mistura ser revolvida, de modo contínuo, para que o concreto não fique em repouso antes do seu lançamento, por tempo superior a 30 minutos. No transporte horizontal devem ser empregados carros especiais providos de rodas de pneus e evitado o uso de carros com rodas maciças, de ferro ou carrinhos comuns.

#### **e) Lançamento**

O lançamento do concreto só pode ser iniciado após o conhecimento dos resultados dos ensaios da dosagem, verificação da posição exata da armadura, limpeza das fôrmas, que, quando de madeira, devem estar suficientemente molhadas, e do interior removidos os cavacos de madeira, serragem e demais resíduos de operações de carpintaria. Devem ser tomadas precauções para não haver excesso de água no local de lançamento, o que pode ocasionar a possibilidade do concreto fresco vir a ser lavado.

Não são permitidos lançamentos do concreto de uma altura superior a 2 m, ou acúmulo de grande quantidade em um ponto qualquer e posterior deslocamento ao longo das fôrmas. Na concretagem de colunas ou peças altas, o concreto deve ser introduzido por janelas abertas nas fôrmas, e fechadas à medida que a concretagem avançar.

Dispositivos, tais como calhas, tubos ou canaletas, podem ser usados como auxiliares no lançamento do concreto, dispostos de modo a não provocar segregação, devendo ser mantidos limpos e isentos de camada de concreto endurecido e, preferencialmente, executados ou revestidos com chapas metálicas.

O concreto somente pode ser colocado sob água quando sua mistura possuir excesso de cimento de 20% em massa. Em hipótese alguma deve ser empregado concreto submerso com consumo de cimento inferior a 350 kg/m<sup>3</sup>. Para evitar segregação, o concreto deve ser cuidadosamente colocado na posição final em uma massa compacta, por meio de funil ou de caçamba fechada, de fundo móvel, e não perturbado depois de ser depositado. Cuidados especiais devem ser tomados para manter a água parada no local de depósito. O concreto não deve ser colocado diretamente em contato com a água corrente.

Quando usado funil, este deve consistir de um tubo de mais de 25 cm de diâmetro, construído em seções acopladas umas às outras, por flanges providas de gaxetas. O modo de operar deve permitir movimento livre da extremidade de descarga e seu abaixamento rápido, quando necessário, para estrangular ou retardar o fluxo. O enchimento deve processar-se por método que evite a lavagem do concreto. O terminal deve estar sempre dentro da massa do concreto e o tubo deve conter suficiente quantidade de concreto, para não haver penetração de água. O fluxo do concreto deve ser contínuo e regulado, de modo a obter camadas aproximadamente horizontais, até o término da concretagem.

Quando o concreto for colocado com caçamba de fundo móvel, esta deve ter capacidade superior a meio metro cúbico (0,50 m<sup>3</sup>). Baixar a caçamba, gradual e cuidadosamente, até apoiá-la na fundação preparada ou no concreto já colocado; elevá-la muito vagarosamente durante o percurso de descarga. Pretende-se, com isto, manter a água tão parada quanto possível no



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

ponto de descarga e evitar agitação da mistura.

### f) Adensamento

O concreto deve ser bem adensado dentro das fôrmas, mecanicamente; usar vibradores, que podem ser internos, externos ou superficiais, com frequência mínima de 3000 impulsos por minuto. O número de vibradores deve permitir adensar completamente, no tempo adequado, todo o volume de concreto a ser colocado. Somente deve ser permitido o adensamento manual em caso de interrupção no fornecimento de força motriz e pelo mínimo período indispensável ao término da moldagem da peça em execução, com acréscimo de 10% de cimento, sem aumento da água de amassamento.

Normalmente, devem ser utilizados vibradores de imersão internos; os externos, apenas quando as dimensões das peças não permitirem inserção do vibrador, ou junto com os internos, quando se desejar uma superfície de melhor aparência; e os vibradores superficiais, em lajes e pavimentos.

O vibrador de imersão deve ser empregado na posição vertical, evitando-se o contato demorado com as paredes das fôrmas ou com a armação, bem como a permanência demasiada em um mesmo ponto. Não deve ser permitido o uso do vibrador para provocar o deslocamento horizontal do concreto nas fôrmas. O afastamento de dois pontos contíguos de imersão do vibrador deve ser de, no mínimo, 30 cm. Pode, ainda, ser utilizado o concreto auto adensável.

### g) Cura do concreto

Para atingir sua resistência total, o concreto deve ser curado e protegido eficientemente da chuva e contra a evaporação da água de amassamento ocasionada pelo sol e vento. A cura deve continuar durante um período mínimo de sete dias após o lançamento, caso não existam indicações em contrário. Para o concreto protendido, a cura deve prosseguir até que todos os cabos estejam protendidos. Sendo usado cimento de alta resistência inicial, esse período pode ser reduzido.

A água para a cura deve ser da mesma qualidade usada para a mistura do concreto. Podem ser utilizados, principalmente, os métodos de manutenção das fôrmas, cobertura com filmes plásticos, colocação de coberturas úmidas, aspersão de água ou aplicação de produtos especiais que formem membranas protetoras.

### h) Juntas de concretagem

As juntas de concretagem devem obedecer, rigorosamente, ao disposto no Plano de Concretagem, integrante do projeto. O número de juntas de concretagem deve ser o menor possível.

### 5.3.2 Concreto ciclópico ou concreto simples

Onde for necessário o emprego de concreto ciclópico, adicionar concreto, preparado como mencionado na subseção 5.3.1, com volume de até 30% de pedras de mão, lavadas, saturadas com água e envolvidas com 5 cm, no mínimo, de concreto.

Nenhum concreto a ser empregado em concreto ciclópico deve ter resistência característica à compressão ( $f_{ck}$ ) inferior a 12 MPa .

### 5.3.3 Argamassa

As argamassas devem ser preparadas em betoneiras. Sendo permitida a mistura manual, a areia e o cimento devem ser misturados a seco até obter-se coloração uniforme, quando, então, deve ser adicionada a água necessária para a obtenção da argamassa de boa consistência, para manuseio e espalhamento fáceis com a colher de pedreiro. A argamassa não empregada em 45 minutos após a





# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

preparação deve ser rejeitada e não deve ser permitido seu aproveitamento, mesmo com adição de mais cimento.

As argamassas destinadas ao nivelamento das faces superiores dos pilares e preparo do berço dos aparelhos de apoio devem ter resistência característica mínima à compressão de 25 MPa.

### 5.3.4 Calda de cimento para injeção

Produto da mistura conveniente de cimento, água e, eventualmente, de aditivos, para preenchimento de bainhas ou dutos de armadura de protensão de peças de concreto protendido, a fim de proteger a armadura contra a corrosão e garantir a aderência posterior ao concreto da peça.

Recomenda-se a injeção até, no máximo, oito dias após a protensão dos cabos.

O cimento utilizado deve ser o cimento Portland comum, ou outro tipo de cimento que satisfaça às seguintes exigências:

- a) teor de cloro proveniente de cloreto: máximo igual a 0,10%;
- b) teor de enxofre proveniente de sulfetos (ABNT NBR NM 19:2004): máximo igual a 0,20%.

A água pode ser considerada satisfatória, se atender ao constante da subseção 7.1.3 desta Norma.

Não são permitidos aditivos que contenham halogenetos ou reatores ao material de calda e deteriorem ou ataquem o aço.

O fator água/cimento não deve ser superior a 0,45, em massa.

Para execução do serviço de injeção deve ser seguido o Anexo B - Execução da injeção de calda de cimento Portland em concreto protendido com aderência posterior, da ABNT NBR 14931 :2003.

## 6 Condicionantes ambientais

Deve ser atendido o estabelecido na documentação técnica-ambiental do empreendimento, constituída pelo Componente Ambiental do Projeto de Engenharia e os Programas Ambientais pertinentes do Plano Básico Ambiental - PBA, em particular, o referente ao tratamento dos resíduos da construção civil e, também, observadas as recomendações e exigências dos órgãos ambientais e as normas técnicas, em particular, a Norma DNIT 070/2006-PRO - Condicionantes ambientais das áreas de uso de obras - Procedimento.

## 7 Inspeções

### 7.1 Controle dos insumos

A ABNT NBR 12654:1992 fixa as condições exigíveis para realização do controle tecnológico dos materiais componentes do concreto.

#### 7.1.1 Cimentos

Os ensaios de cimento devem ser feitos em laboratório, de acordo com as normas ABNT NBR NM 10:2004 (quando necessário), ABNT NBR 7215:1996, ABNT NBR NM 76:1998, ABNT NBR NM 43:2003, ABNT NBR NM 65:2003 e ABNT NBR 11582:1991.

O peso do saco de cimento deve ser verificado para cada 50 sacos fornecidos, com tolerância de 2%.

#### 7.1.2 Agregados miúdo e graúdo

Devem obedecer à Norma ABNT NBR 7211 :2005.



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

### 7.1.3 Água

O controle da água deve ser feito, desde que apresente aspecto ou procedência duvidosa. Para utilização em concreto armado ou protendido deve ser considerada satisfatória se apresentar pH entre 5,8 e 8,0 e respeitar os seguintes limites máximos:

- a) matéria orgânica: 3 mg/l (oxigênio consumido);
- b) resíduo sólido: 5000 mg/l;
- c) sulfatos: 300 mg/l (íons SO<sub>4</sub>);
- d) cloretos: 500 mg/l (íons Cl)
- e) açúcar: 500 mg/l.

Para casos especiais considerar outras substâncias prejudiciais.

O gelo a ser utilizado, quando necessário para resfriamento da mistura (concreto ou calda de cimento), deve obedecer aos requisitos acima.

Nos ensaios comparativos de pega e resistência à compressão, executados de acordo com a Norma **DNIT 037/2004-ME**, adotando-se como comparação uma água de boa qualidade ou, de preferência, uma água destilada, os resultados obtidos com a pasta e argamassa executadas com água suspeita devem apresentar:

- a) O tempo de início de pega deve ser igual, no mínimo, ao tempo de início de pega da pasta confeccionada com água de boa qualidade, menos 30 minutos;
- b) O tempo de fim de pega deve ser igual, no máximo, ao tempo de fim de pega da pasta confeccionada com água de boa qualidade, mais 30 minutos;
- c) A redução da resistência da argamassa executada com água suspeita, em relação à argamassa executada com água considerada satisfatória, não pode ser maior que 10%, nos ensaios aos 7 e 28 dias.

## 7.2 Controle da produção

### 7.2.1 Concreto

De acordo com a Norma ABNT NBR 12655:2006, para a garantia da qualidade do concreto a empregar na obra, para cada tipo e classe de concreto, devem ser realizados os ensaios de controle adiante relacionados, além de outros recomendados em projetos específicos:

- a) ensaios de consistência, de acordo com a ABNT NBR NM 67:1998 e/ou ABNT NBR NM 68:1998 (para concreto auto adensável), sempre que ocorrerem alterações na umidade dos agregados, na primeira amassada do dia, após o reinício, seguido de interrupção igualou superior a 2 horas, na troca de operadores e cada vez que forem moldados corpos de prova. Para concreto fornecido por terceiros devem ser realizados ensaios a cada caminhão;
- b) ensaios de resistência à compressão, de acordo com a ABNT NBR 5739:2009.

A consistência do concreto deve atender aos valores estipulados para cada situação. Caso não os atenda na primeira amostra, repetir nova amostragem; se persistir, provavelmente não apresenta a necessária plasticidade e coesão. Verificar a causa e corrigir antes da utilização, com exceção para os concretos cuja plasticidade exceda os limites dos métodos de ensaio, como o concreto bombeado.



## GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

### FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

A amostragem mínima do concreto para ensaios de resistência à compressão deve ser feita dividindo-se a estrutura em lotes. Cada lote corresponderá a um elemento estrutural, limitado pelos critérios da Tabela 2, adaptada da ABNT NBR 12655:2006 e apresentada a seguir:

**Tabela 2 - Critérios de amostragem mínima para ensaios de resistência**

Limites superiores	Solicitação principal dos elementos da estrutura	
	Compressão ou Compressão e Flexão	Flexão Simples
Volume de concreto	50 m³	100 m³
Tempo de concretagem	3 dias de concretagem (1)	
(1) Este período deve estar compreendido no prazo total máximo de sete dias e inclui eventuais interrupções para tratamento de juntas.		

De cada lote retirar uma amostra de, no mínimo, seis exemplares, para os concretos até a classe C50, e doze exemplares para as classes superiores a C50.

Cada exemplar deve ser constituído por dois corpos de prova da mesma amassada, para cada idade do rompimento, moldados no mesmo ato. A resistência do exemplar de cada idade deve ser considerada a maior dos dois valores obtidos no ensaio. O volume de concreto, para a moldagem de cada exemplar e determinação da consistência, deve ser de 1,5 vezes o volume necessário para estes ensaios, e nunca menor que 30 litros.

A coleta deste concreto em betoneiras estacionárias deve ocorrer enquanto o concreto está sendo descarregado, representando o terço médio da mistura. Caso contrário, deve ser tomada imediatamente após a descarga, retirada de três locais diferentes, evitando-se as bordas. Homogeneizar o concreto sobre o recipiente com o auxílio de colher de pedreiro, concha metálica ou pá.

A coleta deste concreto em caminhão betoneira deve ocorrer enquanto o concreto está sendo descarregado e obtida em duas ou mais porções, do terço médio da mistura.

Para o concreto bombeado, a coleta deve ser feita em uma só porção, colocando-se o recipiente sob o fluxo de concreto na saída da tubulação, evitando-se o início e o fim do bombeamento.



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

**Tabela 3 – Inspeção da calda de cimento para injeção**

Ensaio	Método	Frequência e local da amostragem	Limites admitidos
Fluidez	NBR 7682:1983	Em cada cabo, uma vez na entrada e quantas forem necessárias na saída da baina.	Imediatamente antes da injeção: máximo de 18 segundos. Na saída da baina: mínimo de 8 segundos.
Vida Útil	NBR 7685:1983	Uma vez para a mesma composição e condição de mistura, no recipiente da estocagem.	Índice de fluidez maior que 18 segundos, durante o período de 30 minutos, após a conclusão da mistura.
Exsudação	NBR 7683:1983	Uma vez no início do primeiro dia de trabalho, repetindo-se no máximo, a cada 100 sacos de cimento consumidos por frente de trabalho e/ou a cada duas semanas; e a cada vez que mudar a composição e/ou condição de mistura e/ou materiais.	3 horas após a mistura, a água exsudada máxima de 2% do volume inicial da calda.
Expansão	NBR 7683:1983	As amostras devem ser coletadas no recipiente de estocagem da calda.	Quando empregados aditivos expansões, 3 horas após a mistura, expansão total livre máxima 7% do volume inicial da calda. A calda deve ser injetada em um tempo tal que, no mínimo, 70% da expansão total livre ocorra dentro da baina.
Resistência à compressão	NBR 7684:1983		$f_{ck28i} > 25 \text{ MPa}$

### 7.2.2 Concreto ciclópico

O concreto empregado em concreto ciclópico deve ser submetido ao controle especificado na subseção 7.2.1, assim como dos insumos, conforme subseção 7.1.

### 7.2.3 Argamassa

As argamassas devem ser controladas através dos ensaios de qualidade de água e de areia.

### 7.2.4 Calda de cimento para Injeção

Os materiais devem ser medidos com precisão de 2, sendo o cimento medido em massa. Além do controle estabelecido, com antecedência e em separado, para a água e o cimento, devem ser realizados os seguintes ensaios para a calda constantes da Tabela 3, de acordo com a Norma ABNT NBR 7681 :1983.

## 7.3 Verificação do produto

### 7.3.1 Concreto

O controle pode ser feito por amostragem parcial, quando são retirados exemplares de algumas betonadas de concreto, atendidas as limitações já constantes da subseção 7.2.1, ou por amostragem total, quando são retirados exemplares de todas as amassadas de concreto e o valor estimado da resistência característica à compressão (fekest), na idade específica, obtido conforme Tabela 4:



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

**Tabela 4 - Resistência Característica Estimada  $f_{ck}$  est**

Amostragem parcial		Amostragem total	
$6 \leq n < 20$	$n \geq 20$	$n \leq 20$	$n > 20$
$f_{ckest} = 2 \frac{f_1 + \dots + f_{m-1}}{m-1} - f_m$ <p>Se maior que <math>\Psi_6 \cdot f_1</math></p>	$f_{cm} - 1,65 S_d$	$f_1$	$f_i$

Sendo:  $n$  = número de exemplares

$m = n/2$ , desprezando-se o valor mais alto de  $n$ , se  $n$  for ímpar

$f_1, f_2, \dots, f_n$  = valores das resistências dos exemplares, em ordem crescente

$\Psi_6$  = valores constantes da Tabela 5 - "Valores de  $\Psi_6$ "

$f_{cm}$  = resistência média dos exemplares do lote, em MPa

$S_d$  = desvio padrão do lote para  $n - 1$  resultados, em MPa

$i = 0,05n$ , adotando-se a parte inteira imediatamente superior, para o valor de  $i$  fracionário.

No início da obra ou quando não se conhecer o valor do desvio padrão  $S_d$  considerar os seguintes valores para  $S_d$ , de acordo com a condição de preparo:

Condição A:  $S_d = 4,0$  MPa

Condição B:  $S_d = 5,5$  MPa

As condições A e B de preparo do concreto são as descritas na subseção 5.6.3.1 da Norma ABNT NBR 12655:2006.

**TABELA 5 - VALORES DE ' $\Psi_6$ '**

Condição de preparo	Número de Exemplares (n)										
	2	3	4	5	6	7	8	10	12	14	~ 16
A	0,82	0,86	0,89	0,91	0,92	0,94	0,95	0,97	0,99	1,00	1,02
B	0,75	0,80	0,84	0,87	0,89	0,91	0,93	0,96	0,98	1,00	1,02

Em casos excepcionais, a estrutura pode ser dividida em lotes de, no máximo,  $10m^3$ , com um número de exemplares entre 2 e 5.

A resistência característica, nestes casos, é determinada pela fórmula:

$$f_{ckest} = \Psi_6 \cdot f_1$$

Os lotes de concreto devem ser aceitos automaticamente, quando atingirem, na idade de controle:

$$f_{ckest} \geq f_{ck}$$





# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

### 7.3.2 Calda de cimento

O controle da calda de cimento deve ser realizado conforme Tabela 3, inclusive o referente à resistência à compressão.

## 7.4 Condições conformidade e não-conformidade

Todos os ensaios de controle e verificações dos insumos, da produção e do produto devem ser realizados de acordo com o Plano da Qualidade (PGQ), constante da proposta técnica aprovada e conforme a subseção 5.2 da Norma DNIT 011/2004-PRO.

Os resultados do controle estatístico (subseção 7.3.1) devem ser analisados e registrados em relatórios periódicos de acompanhamento, de acordo com a Norma DNIT 011/2004-PRO, que estabelece os procedimentos para o tratamento das não-conformidades dos insumos, da produção e do produto.

Cabe à Fiscalização adotar as providências para o tratamento das não-conformidades.

Os serviços devem ser considerados conformes se atendidas todas as condições estabelecidas nesta Norma.

## 8 Critérios de medição

Os materiais considerados conformes de acordo com esta Norma devem ser medidos pelos critérios a seguir.

### 8.1 Concreto

O concreto simples, armado, protendido ou ciclópico, deve ser medido por metro cúbico de concreto lançado no local, cujo volume deve ser calculado em função das dimensões indicadas no projeto ou, quando não houver indicação no projeto, pelo volume medido no local de lançamento. Inclui o fornecimento dos materiais, preparo, mão-de-obra, utilização de equipamento, ferramentas, transportes, lançamento, adensamento, cura, controle e qualquer outro serviço necessário à concretagem.

### 8.2 Argamassa

A argamassa deve ser medida por metro cúbico aplicado, em função das dimensões indicadas no projeto. Não cabe medição em separado, quando se tratar de alvenaria de pedra argamassada.

### 8.3 Calda de cimento para injeção

Deve ser medida em conjunto com a protensão.



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

### NORMA DNIT 118/2009 - ES

## Pontes e viadutos rodoviários - Armaduras para concreto armado - Especificação de serviço

### Resumo

Este documento define a sistemática empregada para o recebimento, corte, dobramento e colocação nas fôrmas, de barras e fios de aço, destinados a armaduras para estruturas de concreto armado em pontes e viadutos rodoviários.

São, também, apresentados os requisitos concernentes a materiais, equipamentos, execução, inclusive plano de amostragem e ensaios, condicionantes ambientais, controle da qualidade, condições de conformidade e não conformidade e o critério de medição dos serviços.

### Sumário

Prefácio

- 1 Objetivo
  - 2 Referências normativas
  - 3 Definições
  - 4 Condições gerais
  - 5 Condições específicas
  - 6 Condicionantes ambientais
  - 7 Inspeções
  - 8 Critério de medição
- Anexo A (Informativo) Bibliografia

### Prefácio

A presente Norma foi preparada pelo Instituto de Pesquisas Rodoviárias - IPR/DIREX, para servir como documento base, visando estabelecer a sistemática empregada para os serviços de armaduras de pontes e viadutos rodoviários de concreto armado.

Está formatada de acordo com a Norma DNIT 001/2009- PRO, cancela e substitui a Norma DNER-ES 331/97.

## 1 Objetivo

Esta Norma tem por objetivo fixar as condições exigíveis para o recebimento e manuseio de armaduras em pontes e viadutos rodoviários de concreto armado.

## 2 Referências normativas

Os documentos relacionados a seguir são indispensáveis à aplicação desta Norma. Para referências datadas, aplicam-se somente as edições citadas. Para referências não datadas, aplicam-se as edições mais recentes do referido documento (inclusive emendas).

- a) ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. *NBR 5916* - Junta de tela de aço soldada para armadura de concreto - Ensaio de resistência ao cisalhamento. Rio de Janeiro.
- b) \_\_\_\_\_. *NBR 6118* - Projeto de estruturas de concreto - Procedimento. Rio de Janeiro.
- c) \_\_\_\_\_. *NBR 6153* - Produto metálico - Ensaio de dobramento semi-guiado. Rio de Janeiro.



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

- d) \_\_\_\_\_. *NBR ISO 6892* - Materiais metálicos - Ensaio de tração à temperatura ambiente. Rio de Janeiro.
- e) \_\_\_\_\_. *NBR 7187* - Projeto de pontes de concreto armado e protendido - Procedimento. Rio de Janeiro.
- f) \_\_\_\_\_. *NBR 7477* Determinação do coeficiente de conformação superficial de barras e fios de aço destinados a armaduras de concreto armado. Rio de Janeiro.
- g) \_\_\_\_\_. *NBR 7480* - Aço destinado a armadura para concreto armado - Especificação. Rio de Janeiro.
- h) \_\_\_\_\_. *NBR 7481* - Tela de aço soldada - Armadura para concreto. Rio de Janeiro.
- i) \_\_\_\_\_. *NBR 8548* - Barras de aço destinadas a armaduras para concreto armado com emenda mecânica ou por solda - Determinação da resistência à tração. Rio de Janeiro.
- j) \_\_\_\_\_. *NBR 8965* - Barras de aço CA 42 S com características de soldabilidade destinadas a armaduras para concreto armado - Especificação. Rio de Janeiro.
- k) \_\_\_\_\_. *NBR 14931* - Execução de estruturas de concreto - Procedimento. Rio de Janeiro.
- l) \_\_\_\_\_. BRASIL. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. *DNIT 001/2009-PRO* - Elaboração e apresentação de normas do DNIT - Procedimento. Rio de Janeiro: IPR, 2009.
- m) \_\_\_\_\_. *DNIT 011/2004-PRO* - Gestão da qualidade em obras rodoviárias - Procedimento. Rio de Janeiro: IPR, 2004.
- n) \_\_\_\_\_. *DNIT 070-PRO* - Condicionantes ambientais das áreas de uso de obras - Procedimento. Rio de Janeiro: IPR.

### 3 Definições

Para os efeitos desta Norma, são adotadas as definições seguintes:

#### 3.1 Armadura

Conjunto de elementos de aço de uma estrutura de concreto armado ou protendido.

#### 3.2 Barras

Produtos de aço obtidos por laminação a quente, de seção circular simples ou com deformações superficiais.

#### 3.3 Fios

Produtos de aço de diâmetro inferior ou igual a 10 mm, obtidos por trefilação, operação que consiste em esticar o aço, várias vezes, reduzindo cada vez mais seu diâmetro.

#### 3.4 Malhas ou telas

Produtos de aço formados por fios de aço, soldados entre si, por caldeamento, nos pontos de cruzamento.



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

### 3.5 Barras e fios de Classe A

Produtos laminados a quente, em geral com escoamento definido,

### 3.6 Barras e fios de Classe B

Produtos encruados por deformação a frio, sem patamar de escoamento.

### 3.7 Aço CA 25

Barras laminadas, categoria A, com superfície lisa e limite de escoamento de 25 kN/cm<sup>2</sup>.

### 3.8 Aço CA 50A e CA 50B

Barras laminadas, com superfície deformada, com limite de escoamento de 50 kN/cm<sup>2</sup>.

### 3.9 Aço CA 60 B

Fios treilados,  $d \leq 10$  mm, de superfície lisa ou deformada, com limite de escoamento de 60 kN/cm<sup>2</sup>;

### 3.10 Diâmetro nominal

Valor que representa o diâmetro equivalente da seção transversal típica do fio ou da barra, expresso em milímetros.

### 3.11 Massa linear nominal

Valor que representa a massa por unidade de comprimento do fio ou da barra de diâmetro nominal específico, expresso em quilogramas por metro.

### 3.12 Área nominal

Valor que representa a área da seção transversal do fio ou da barra de diâmetro nominal específico, expresso em milímetros quadrados.

### 3.13 Partida

Conjunto de lotes apresentados para inspeção de uma só vez.

### 3.14 Fornecimento

Conjunto de partidas que perfaz a quantidade total da encomenda.

### 3.15 Lote

Grupo de barras ou fios de procedência identificada, de mesma categoria, classe, diâmetro nominal e configuração geométrica superficial, apresentado à inspeção como um conjunto unitário, cuja massa não supera 30 toneladas.

## 4 Condições gerais

Somente podem ser usados em pontes e viadutos rodoviários de concreto armado, as barras, fios e



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

telas de aço que atendam às condições estabelecidas nas Normas ABNT NBR- 7480:2007 e ABNT NBR- 7481:1990. Outros aços somente podem ser utilizados após a elaboração de normas particulares do projeto em questão, e os ensaios de recebimento e aceitação devem ser feitos em laboratórios nacionais de reconhecidas capacidade e idoneidade.

As barras laminadas devem ter comprimento de 12 metros, com tolerância de  $\pm 1$  ; podem ser lisas, quando a seção transversal é um círculo razoavelmente definido, ou podem ter rugosidades, com intuito de melhorar a aderência entre concreto e aço.

Os fios podem ser fornecidos em feixes ou rolos, podendo, também, ter perfil liso ou com rugosidades; as telas de aço podem ser fornecidas em rolos ou tabletes.

Dependendo da agressividade do meio ambiente, os aços oxidam-se com maior ou menor velocidade, motivo pelo qual, após uma observação visual para verificar os padrões de geometria e perfil, a existência ou não de bolhas, fissuras, esfoliações, corrosão e outras irregularidades, os aços recebidos devem ser imediatamente estocados em local abrigado e sobre estrados de madeira, afastados do chão.

## 5 Condições específicas

### 5.1 Materiais

No concreto armado utilizam-se apenas as armaduras passivas, definidas como as armaduras que não sejam usadas para produzir forças de protensão, isto é, que não sejam previamente alongadas.

Nos projetos de estruturas de concreto armado deve ser utilizado aço classificado pela ABNT NBR 7480:2007 com o valor característico da resistência de escoamento

nas categorias CA-25, CA-50 e CA-60; as seções transversais nominais devem ser as estabelecidas na

ABNT NBR 7480:2007. As letras CA significam concreto armado, seguindo-se os números que indicam o limite de escoamento em  $\text{kgf/mm}^2 = \text{kN/cm}^2$ .

As armaduras podem ser constituídas de barras, fios e telas de aço.

#### 5.1.1 Barras e fios

##### a) Classificação

Conforme o processo de fabricação e diagrama tensão deformação, as barras e fios são divididos nas Classes A e B; os aços Classe A são laminados a quente, em geral com escoamento definido, caracterizado por patamar no diagrama tensão-deformação, e os aços Classe B são encruados por deformação a frio e sem patamar de escoamento. O limite de escoamento é definido como a tensão que produz, no descarregamento, uma deformação unitária permanente de 0,2.

##### b) Características

- Tipo de superfície

As barras e fios podem ser lisos ou providos de saliências ou mossas; para cada categoria de aço, o coeficiente de conformação superficial mínimo  $\eta_b$ , determinado através de ensaios de acordo com a ABNT NBR 7477:1982, deve atender ao indicado na ABNT NBR 7480:2007. A configuração e a geometria das saliências ou mossas devem atender, também, ao que é especificado nas seções 9 e 23 da ABNT NBR 6118:2007, desde que existam solicitações cíclicas importantes.





# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

Para os efeitos desta Norma, a conformação superficial é medida pelo coeficiente  $\eta_1$ , cujo valor está relacionado ao coeficiente de conformação superficial conforme estabelecido na Tabela 8.2 da ABNT NBR 6118:2007;

- Massa específica

Adota-se, para massa específica do aço de armadura passiva, o valor de  $7850 \text{ kg/m}^3$ ;

- Característica dos aços para soldabilidade

Para que o aço seja considerado soldável, sua composição deve obedecer aos limites estabelecidos na ABNT NBR 8965:1985.

A emenda de aço soldada deve ser ensaiada à tração segundo a ABNT NBR 8548:1984; a carga de ruptura mínima, medida na barra soldada, deve satisfazer ao especificado na ABNT NBR 7480:2007 e o alongamento sob carga deve ser tal que não comprometa a ductilidade da armadura. O alongamento total plástico medido na barra soldada deve atender a um mínimo de 2;

- Eletrodo para emenda

O eletrodo deve ser constituído de metal de características idênticas às do metal base e deve apresentar revestimento básico que dificulte a fissuração a quente, pela absorção de hidrogênio, baixo teor de hidrogênio para aço CA 50 e possuir tensões de escoamento iguais ou superiores ao material das barras a serem soldadas. Devem ser mantidos em lugar seco, de preferência em estufas; é vedado o uso de eletrodos úmidos no momento da soldagem.

Nota: Outras características particulares, para cada caso, devem ser especificadas no projeto.

### 5.1.2 Telas de aço

As telas de aço são fabricadas com fios de categoria CA 50 B ou CA 60. As tabelas dos fabricantes devem conter, no mínimo, o nome do fabricante, o tipo de aço, a designação da tela, a área da seção dos fios longitudinais e transversais, em", o diâmetro dos fios longitudinais, em mm, o espaçamento entre fios longitudinais e transversais ou entre feixes longitudinais, em cm, e a massa por unidade de área, em  $\text{kg/m}^2$ .

## 5.2 Equipamentos

Os equipamentos necessários à execução dos serviços devem atender aos requisitos da subseção 6.4 da ABNT NBR 14931 :2003.

A natureza, capacidade e quantidade do equipamento a ser utilizado dependem do tipo e dimensão do serviço a executar. Devem constar na relação a ser apresentada pelo executante: máquina de corte e de dobramento de aço, máquinas soldadoras com potência igualou superior a  $0,025 \text{ KVA/mm}^2$  e regulação automática.

## 5.3 Execução

Devem ser atendidas as especificações da seção 8 da Norma ABNT NBR 14931:2003.

### 5.3.1 Transporte e armazenamento

Cuidados especiais devem ser tomados no transporte, principalmente, evitando a ação de impurezas e corrosões prejudiciais à aderência, à perda de identificação e à ruptura de soldas em elementos pré-fabricados e em telas soldadas.



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

O armazenamento deve ser feito sem contato com o solo, sobre estrados, ao abrigo da chuva e em ambiente ventilado.

### 5.3.2 Corte e dobramento

Os cortes e dobras devem obedecer às dimensões e formas indicadas no projeto; processos mecânicos não devem permitir raios menores que os especificados em nenhum dos pontos da armadura.

As barras de aço Classe B devem ser sempre dobradas a frio; as barras não podem ser dobradas junto às emendas soldadas.

### 5.3.3 Emenda das barras

#### a) Tipos

Conforme subseção 9.5.1 da Norma ABNT NBR 6118:2007, os tipos de emendas das barras são:

- Por traspasse;
- Por luvas com preenchimento metálico, rosqueadas ou prensadas;
- Por solda;
- Por outros dispositivos devidamente justificados.

#### b) Características

- Emendas por traspasse:
  - Proporção de barras emendadas;
  - Comprimento de traspasse de barras tracionadas e isoladas;
  - Comprimento por traspasse de barras comprimidas e isoladas;
  - Armadura transversal nas emendas por traspasse;
  - Emendas por traspasse em feixes de barras

Consultar ABNT NBR 6118:2007;

- Emendas por luvas rosqueadas Consultar ABNT NBR 6118:2007;
- Emendas por solda

Consultar ABNT NBR 6118:2007.

### 5.3.4 Montagem das armaduras

As barras de aço, para montagem, devem ser limpas, sendo removidas ferrugens, argamassas e manchas de óleo e graxa, antes de introduzidas nas fôrmas; devem ser verificadas as dimensões, as posições indicadas no projeto, os espaçamentos, o acesso do concreto para envolvimento de todas as barras, os traspasses e os cobrimentos das barras.

Para manter as barras na posição desejada e garantir o cobrimento mínimo permite-se o uso de arames e de tarugos de aço ou tacos de concreto ou argamassa; o tarugo de aço só deve ser aceito



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

se o cobrimento de concreto no local tiver a espessura mínima recomendada no projeto.

### 5.3.5 Cobrimento e proteção das armaduras

A ABNT NBR 6118:2007 introduziu novos conceitos e exigências no cobrimento, qualidade do concreto e proteção das armaduras, todos dependentes da agressividade do meio ambiente e visando aumentar a durabilidade da obra.

#### a) Agressividade do meio ambiente

A Tabela 6.1 da ABNT NBR 6118:2007 considera quatro classes de agressividade ambiental:

- Agressividade fraca;
- Agressividade moderada;
- Agressividade forte; Agressividade muito forte;

#### b) Correspondência entre classe de agressividade e qualidade do concreto

Consultar Tabela 7.1 da ABNT NBR 6118:2007.

#### c) Correspondência entre classe de agressividade ambiental e cobrimento mínimo para $t_{sc} = 10$ mm

Consultar Tabela 7.2 da ABNT NBR 6118:2007.

## 6 Condicionantes ambientais

Para evitar a degradação do meio ambiente deve ser atendido o estabelecido no Projeto de Engenharia, nos Programas Ambientais pertinentes do Plano Básico Ambiental - PBA, as recomendações/exigências dos órgãos ambientais e as normas técnicas, em particular, a Norma DNIT 070/2006 - PRO - Condicionantes ambientais das áreas de uso de obras - Procedimento.

## 7 Inspeções

### 7.1 Controle dos insumos

#### 7.1.1 No recebimento

As barras recebidas não devem apresentar defeitos prejudiciais, tais como fissuras, bolhas e corrosão excessiva.

Recomenda-se verificar as características geométricas das barras e fios. A massa real das barras de diâmetro nominal igualou superior a 10 mm e dos fios deve ser igual à sua massa nominal, com tolerância de  $\pm 6\%$ , e a tolerância para as barras de diâmetro nominal inferior a 10 mm é de  $\pm 10\%$ . A massa nominal é obtida pela multiplicação do comprimento pela área da seção nominal e por  $7,85 \text{ kg/dm}^3$ . A tolerância de comprimento é de  $\pm 1\%$ , conforme seção 4 desta Norma.

Ainda podem ser verificadas, preliminarmente, as condições seguintes:

- a) se os eixos das nervuras transversais formam com o eixo da barra, ângulo igualou superior a  $45^\circ$ ;



## GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

### FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

- b) se possuem pelo menos duas nervuras longitudinais contínuas e diametralmente opostas;
- c) se a altura média das nervuras ou profundidade das mossas é igualou superior a 4% do diâmetro nominal;
- d) se o espaçamento médio das nervuras transversais está entre 50% e 80% do diâmetro nominal;
- e) se as saliências abrangem, pelo menos, 85% do perímetro nominal da seção transversal.

#### 7.1.2 Formação de amostras

Para verificação das propriedades mecânicas e conformação superficial das barras e fios deve ser feita uma amostragem, devendo haver clara distinção para partidas cujos lotes forem perfeitamente identificáveis e para os misturados ou não identificáveis.

Em cada partida, as barras ou fios devem ser repartidos em lotes, em função da categoria e do diâmetro nominal, cujas massas máximas estão indicadas na Tabela 1. Quando o fornecimento for em rolo, considerar o dobro dos volumes indicados para a massa máxima. Quando houver mistura ou não forem identificáveis, cabe ao inspetor orientar a formação de outros lotes para inspeção.

**Tabela 1 - Massa máxima do lote (t)**

Diâmetro Nominal (mm)	Categoria do aço		
	CA-25	CA-50	CA-60
3,2	-	-	1,6
4	-	-	2
5	6,3	3,2	2,5
6,3	8	4	3,2
8	10	5	4
10	12,5	6,3	5
12,5	16	8	6,3
16	20	10	-
20	25	12,5	-
25	30,0	16	-
32	30,0	20	-
40	30,0	25	-

A contraprova deve ser feita quando qualquer corpo de prova da amostra inicial do plano de amostragem em questão não satisfizer às exigências da Norma ABNT NBR-7480:2007.

Para lotes de rolos, o número de exemplares da amostra deve ser o dobro do inicial da Tabela 2.

As amostras referentes às telas de aço devem considerar:



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

a)Fios - deve ser retirada, aleatoriamente, uma amostra antes da fabricação da tela, para os ensaios de tração e dobramento de cada lote de fios; devem ser apresentados os resultados pelo produtor, quando solicitados.

b)Telas - após a retirada aleatória de um painel ou rolo, extrair como amostra uma faixa transversal, contendo todos os fios longitudinais e apresentando as dimensões adequadas para a execução dos ensaios previstos.

### 7.1.3 Critérios para os planos de amostragem

As amostras devem ser extraídas aleatoriamente, de cada lote, e compostas de tantos exemplares quantos indicados nos planos de amostragem, resumidos na Tabela 2. Não deve ser permitida a retirada de mais de um exemplar de uma mesma barra ou fio reto. Em rolos, só deve ser permitida se o número de rolos for inferior ao número de exemplares; neste caso, retiram-se os exemplares das extremidades do mesmo rolo. O comprimento de cada exemplar deve ser de 2,20 m, desprezando-se a ponta de 20 cm da barra ou do fio.

**Tabela 2 - N° de exemplares da amostra de cada lote**

Plano	Amostragem	Corridas identificadas	Corridas não identificadas
1	inicial	1	2
	contraprova	2	3
2	inicial	2	3
	contraprova	2	3
3	inicial	3	4
	contraprova	3	4

Para os cinco primeiros lotes de fornecimento deve ser adotado o Plano 2; se aprovados, deve ser adotado o Plano 1 para os lotes seguintes. Se, entretanto, houver rejeição de um ou mais lotes, deve ser adotado o Plano 3 para os cinco lotes seguintes. Para os demais lotes de fornecimento a amostragem deve ser em função do plano adotado para os cinco lotes anteriores e os resultados dos ensaios correspondentes, de acordo com a Tabela 3.

**Tabela 3 - Critérios de amostragem**

Inspeção dos lotes anteriores aos que devem ser inspecionados		Lotes da partida a ser inspecionada
Plano adotado	Resultados obtidos	Plano a ser adotado
1	Todos aprovados	1
2		1
3		2
1	Houve lote rejeitado	2
2		3
3		3
1	Houve mais de um lote rejeitado	3
2		3
3		3





# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

Obs.: Para um mesmo fornecimento, os resultados obtidos na inspeção dos cinco últimos lotes da partida anterior definem o Plano de Amostragem da partida subsequente.

### 7.1.4 Ensaios

Cabe ao laboratório receber a amostra representativa do lote e verificar a sua autenticidade. Devem ser realizados ensaios de tração e de dobramento, obedecendo, respectivamente, as Normas ABNT NBR ISO 6892:2002 e ABNT NBR 6153:1988. Deve ser determinada a massa real nestes corpos de prova, mesmo que já feita em canteiro. O laboratório deve fornecer ao comprador o resultado desses ensaios. O ensaio de dobramento não se aplica a barras e fios emendados. As telas soldadas devem ser ensaiadas conforme a ABNT NBR 6153:1988 para dobramento e ABNT NBR 5916:1990 para cisalhamento.

### 7.2 Controle da execução

Deve ser verificado o atendimento às especificações constantes da subseção 5.3 desta Norma.

A amostragem de barras emendadas deve ser feita por tipo de emenda. Para cada conjunto de 50 ou menos emendas deve ser retirado um exemplar. Se qualquer corpo-de-prova não satisfizer às exigências da ABNT NBR 7480:2007 devem ser retiradas duas contraprovas do conjunto correspondente. O ensaio deve ser realizado de acordo com a ABNT NBR 8548:1984. As emendas de barras mecânicas ou soldadas devem satisfazer ao limite de resistência convencional à ruptura das barras não emendadas. No ensaio de qualificação o alongamento da barra emendada deve atender à seguinte inequação:

$$A \leq 0,1 + \frac{\sigma_{\max}}{2} \phi 10^{-4}$$

Sendo:

$\Phi$  = diâmetro nominal em mm

A = alongamento de 10 diâmetros, em mm

$\sigma_{\max}$  = tensão calculada pela carga máxima atuante na barra emendada durante o ensaio, em MPa.

### 7.3 Condições de conformidade e não-conformidade

Todos os ensaios de controle e verificação dos insumos e da execução devem ser realizados de acordo com o Plano da Qualidade (PGQ) constante da proposta técnica aprovada e conforme a subseção 5.2 da Norma DNIT 011/2004-PRO.

Cabe à Fiscalização adotar as providências para o tratamento das não-conformidades.

#### 7.3.1 Conformidade

##### a) Material

O lote deve ser considerado conforme ao apresentar barras, fios e telas de aço sem defeitos prejudiciais, se a massa real estiver dentro das tolerâncias constantes da subseção 7.1.1 desta Norma e se satisfatórios os resultados dos ensaios de tração e dobramento de todos os exemplares retirados. Caso um ou mais destes resultados não atendam ao especificado, deve ser realizada uma contraprova única, sendo a amostra formada conforme a subseção 7.1.2 desta Norma. Caso todos os resultados da contraprova sejam satisfatórios, o lote deve ser aceito.

##### b) Emendas



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

Para barras emendadas, o conjunto especificado na subseção 7.2 deve ser aceito, caso os resultados da prova ou das duas contraprovas forem satisfatórios.

### c) Telas de aço

A tela de aço soldada deve atender à Norma ABNT NBR 7481/1990.

O lote de tela de aço deve ser aceito se os ensaios de tração e dobramento ou cisalhamento da prova ou das duas contraprovas forem satisfatórios.

Admitem-se as quebras de juntas soldadas, desde que não excedam a 1% do número total por painel, ou de 1% do número total de 15 m<sup>2</sup> de tela, caso de rolos, e que 50 ou mais do total de juntas quebradas não se encontrem localizadas em um único fio.

### 7.3.2 Não-conformidade

O lote deve ser considerado não-conforme se não atender à subseção 7.3.1 ou se no ensaio de contraprova houver, pelo menos, um resultado que não satisfaça às exigências da Norma ABNT NBR 7480:2007, ou não atender à Norma ABNT NBR 7481/1990.

## 8 Critério de medição

As armaduras para concreto armado consideradas conformes com esta Norma, incluindo todos os serviços necessários à execução, devem ser medidas por quilograma de aço colocado nas fôrmas, de acordo com as listas do projeto.



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

### NORMA DNIT 091/2006 - ES

## Tratamento de aparelhos de apoio: concreto, neoprene e metálicos - Especificação de serviço

### Resumo

Este documento define a sistemática a ser adotada na avaliação e recuperação de aparelhos de apoio de concreto, neoprene e metálicos nas obras-de-arte especiais. Descreve os procedimentos de recuperação, mas não os de substituição e aborda o manejo ambiental, as condições de conformidade e não conformidade e os critérios de medição.

### Sumário

#### Prefácio

- 1 Objetivo
- 2 Referências normativas e bibliográficas
- 3 Definição
- 4 Condições gerais
- 5 Condições específicas
- 6 Manejo ambiental
- 7 Condições de conformidade e não conformidade
- 8 Critérios de medição

### Prefácio

A presente Norma foi preparada pela Diretoria de Planejamento e Pesquisa para servir como documento base na definição da sistemática para ser empregada na execução dos serviços de recuperação dos aparelhos de apoio nas obras-de-arte especiais. Esta Norma está formatada de acordo com a Norma DNIT 001/2002 - PRO.

## 1 Objetivo

Esta Norma tem por objetivo estabelecer os procedimentos a serem seguidos nos serviços de recuperação dos aparelhos de apoio, de concreto, elastoméricos e metálicos; que incluem avaliação do estado do aparelho de apoio e serviços de recuperação, mas não os de substituição.

Os serviços de recuperação são necessários quando os aparelhos de apoio, fixos, móveis, deformáveis ou de escorregamento, deixam de atender, parcial ou integralmente, suas finalidades.

## 2 Referências normativas e bibliográficas

### 2.1 Referências normativas

- a) ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. *EB 362*: sistema de classificação de materiais elastoméricos vulcanizados para aplicações gerais. Rio de Janeiro, 1974.
- b) \_\_\_\_\_. *NBR 6118*: projeto de estruturas de concreto: procedimento. Rio de Janeiro, 2003.
- c) \_\_\_\_\_. *NBR 8800*: projeto e execução de estruturas de aço de edifícios (método dos estados limites). Rio de Janeiro, 1986.



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

d)\_\_\_\_. NBR 9783: aparelhos de apoio de elastômero fretado. Rio de Janeiro, 1987.

e)\_\_\_\_. NM IEC 60811-2-1: métodos de ensaio comuns para materiais de isolamento e de cobertura de cabos elétricos e ópticos - parte 2: métodos específicos para materiais elastoméricos - capítulo 1: ensaio de resistência ao ozônio, de alongamento a quente e de imersão em óleo mineral. Rio de Janeiro, 2003.

### 2.2 Referências bibliográficas

- a) DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES. *Manual de inspeção de pontes rodoviárias*. 2. ed. Rio de Janeiro, 2004.
- b) HARTLE, R. A. et al. *Bridge inspector's training manual*/'90. Revised edition. Washington, D. C.: FHWA, 1995.
- c) LANGENDONCK, Telemaco Hyppolito de Macedo Van. *Cálculo de concreto armado*. São Paulo: ABCP, 1944-1950.
- d) LONG, J. E. *Bearings in structural engineering*. London: Newnes-Butterworks, 1974.
- e) NEGRI, José. *Las construcciones metálicas*. Buenos Aires: La Línea Recta, 1980.
- f) NEOPREX Indústria e Comércio. *Manual técnico*. Apresenta os aparelhos informações sobre de apoio de elastômero. Disponível em: <<http://www.neoprex.com.br/Manual/manua I.htm>>. Acesso em: 20 jul. 2006.

### 3 Definição

Aparelhos de apoio são dispositivos que fazem a transição entre a superestrutura e a mesoestrutura ou a infraestrutura, nas pontes não aporticadas; as três principais funções dos aparelhos de apoio são:

- a) transmitir as cargas da superestrutura à mesoestrutura ou à infraestrutura;
- b) permitir os movimentos longitudinais da superestrutura, devidos à retração própria da superestrutura e aos efeitos da temperatura, expansão e retração;
- c) permitir as rotações da superestrutura, motivadas pelas deflexões provocadas pela carga permanente e pela carga móvel.

### 4 Condições gerais

Uma classificação não aparelhos de apoio em muito precisa, grupa os duas grandes classes: elastoméricos e mecânicos; os apoios elastoméricos têm comportamento vertical elástico e acomodam movimentos horizontais e rotações comprimindo e deslocando as camadas de neoprene ou de materiais similares; os apoios mecânicos têm comportamento vertical rígido e acomodam movimentos horizontais e rotações por deslizamentos, rotações e movimentos pendulares.

Uma outra classificação simplesmente grupa os aparelhos de apoio em aparelhos de apoio fixos e aparelhos de apoio móveis.

A recuperação de aparelhos de apoio, nos casos extremos, implica no perfeito conhecimento de seu funcionamento e na avaliação das solicitações que sobre ele incidem.



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

A substituição de aparelhos de apoio, mesmo em pontes com vãos de modestas dimensões, é uma operação cara e difícil, quando esta substituição não foi prevista em projeto, apesar de obrigatória a partir da NBR 7187.

### 5 Condições específicas

#### 5.1 Aparelhos de apoio elastoméricos

Os apoios elastoméricos têm uma grande capacidade para sobreviver à falta de manutenção e, salvo se foram fabricados com materiais de baixa qualidade, é muito difícil que entrem em colapso total; entretanto, os apoios elastoméricos podem tornar-se prematuramente inservíveis em virtude de uma série de causas, incluindo:

- a) danos não detectados durante a instalação;
- b) assentamento irregular, provocando uma sobrecarga adicional localizada;
- c) deslocamentos, rotações e cargas em serviço muito superiores aos estimados;
- d) agressividade não prevista do meio ambiente;
- e) ataque por produtos químicos.

Em virtude das dificuldades e dos custos da substituição dos aparelhos de apoio, o radicalismo anterior tem sido abrandado para uma certa tolerância com as deficiências dos antigos aparelhos de apoio elastoméricos: se há uma separação nítida entre superestrutura e a meso ou infraestrutura, se as deficiências do aparelho de apoio não causam prejuízos ao comportamento da estrutura e se não há trincas ou fissuras localizadas na região do apoio, em princípio, pode-se adiar a substituição do aparelho de apoio, dependendo, porém, dos resultados de verificações estruturais e de uma inspeção minuciosa.

##### 5.1.1 Verificações estruturais

Devem ser verificados os comportamentos do aparelho de apoio à compressão, à rotação e ao cisalhamento.

##### 5.1.2 Inspeção dos aparelhos de apoio elastoméricos

Os serviços de inspeção são os seguintes:

- a) inspecionar visualmente as faces acessíveis do aparelho; após alguns anos de serviço, pequenas fissuras de 2 a 3 mm de profundidade e de 2 a 3 mm de comprimento são toleráveis;
- b) verificar se o aparelho de apoio foi corretamente vulcanizado e se há chapas de aço fretantes visíveis e oxidadas;
- c) verificar se a face superior e a face inferior do aparelho estão totalmente em contato com a estrutura;
- d) se houver descolamento da estrutura, medir os ângulos entre as superfícies das estruturas em contato com o aparelho de apoio;
- e) medir as alturas do aparelho de apoio nas arestas e nos pontos centrais;
- f) medir as distorções do aparelho;





# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

- g) verificar se o aparelho de apoio foi deslocado de sua posição original;
- h) verificar se há indícios da presença de óleos, graxas ou qualquer outra substância nociva ao elastômero;
- i) verificar se há juntas de dilatação defeituosas na superestrutura, muito próximas do aparelho de apoio ou diretamente sobre o aparelho;
- j) verificar se o aparelho está assentado sobre berço ou diretamente sobre a estrutura.

### 5.1.3 Decisão a adotar

Com os dados coletados na Inspeção, efetuadas as verificações estruturais e verificados os eventuais comprometimentos da estrutura, o engenheiro responsável estará em condições de decidir pelo aproveitamento do aparelho de apoio existente ou recomendar sua substituição, sempre tendo em vista que um aparelho de apoio elastomérico não pode ser recuperado.

## 5.2 Aparelhos de apoio fixos

### 5.2.1 Nomenclatura, tipos e considerações

Os aparelhos de apoio fixos de maior simplicidade são mais conhecidos como "articulações" e, os mais sofisticados, são os aparelhos de apoio metálicos; as articulações podem ser de chumbo ou de concreto.

Com exceção das articulações de chumbo que, em relativamente pouco tempo, tornaram-se inservíveis, os aparelhos de apoio, as articulações de concreto principalmente, foram superdimensionadas e suportam solicitações maiores que as do dimensionamento.

### 5.2.2 Articulações de chumbo

As articulações de chumbo, utilizadas antes do aparecimento do neoprene, foram uma experiência mal sucedida: o material escoava, permitindo que sua forma geométrica inicial, bem definida, se transformasse em uma lâmina delgada de contorno irregular.

A articulação de chumbo não pode ser recuperada e nem deve ser substituída por outra do mesmo material; a atitude a adotar dependerá exclusivamente de uma inspeção visual para decidir sobre sua substituição. Veja-se o Item 6.1, dispensadas as verificações estruturais.

### 5.2.3 Articulações de concreto

#### 5.2.3.1 Articulações Freyssinet

A Articulação Freyssinet é uma articulação fixa de concreto que consiste em uma redução de seção da peça a articular; tem, em geral, 2 cm de altura e deve trabalhar com tensões elevadas, visando atingir a plastificação.

A articulação, que permite uma reduzida rotação da superestrutura, deve ser mantida limpa e desimpedida de detritos; a articulação, se convenientemente executada, não se degrada, mas pode provocar fissuras, trincas e quebras de cantos de suportes mal dimensionados e com fretagem deficiente.

Se a articulação ocupar, na sua maior dimensão, todo o apoio, é muito provável haver quebras de cantos dos apoios; se a fretagem for insuficiente, é certo o aparecimento de fissuras e trincas nos apoios.

A recuperação dos apoios deve ser feita com a retirada de detritos que possam impedir as rotações, o tratamento das eventuais quebras de cantos e de trincas e fissuras e o reforço da fretagem com encamisamentos e cintamentos.



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

### 5.2.3.2 Articulações Mesnager

As Articulações Mesnager, que não devem ser confundidas com as Articulações Freyssinet, são articulações fixas que transmitem esforços por aderência, através de barras cruzadas ancoradas nos blocos a articular, e cuja função é transmitir a força normal e resistir à força cortante que se manifestam nos dois blocos.

A recuperação de uma Articulação Mesnager passa por uma limpeza e retirada de detritos que possam impedir as rotações e, se necessário, com o tratamento de eventuais quebras de cantos e de trincas e fissuras e o reforço da fretagem com encamisamentos e cintamentos.

### 5.2.3.3 Articulações de contato de superfícies cilíndricas

As articulações fixas de superfícies cilíndricas, de concreto armado ou de concreto armado blindado, têm rotações garantidas pelas superfícies de contato cilíndricas; em virtude de serem dimensionadas com tensões de compressão elevadas o concreto destas articulações deve ser de alta qualidade;

O tratamento destas articulações passa pela remoção de detritos que possam impedir sua livre rotação e tratamento de eventuais e pouco prováveis trincas e fissuras.

### 5.2.4 Articulações metálicas

#### 5.2.4.1 Considerações gerais

As articulações metálicas são altamente dependentes de manutenção cuidadosa e permanente, para que não fiquem prejudicadas no seu funcionamento pelo bloqueio de detritos e não sejam atacadas pela corrosão que, além de torná-las inservíveis, podem levá-las ao colapso.

A recuperação das articulações metálicas, quando ainda possível, e se necessário, passa pelas seguintes etapas:

- a) inspeção minuciosa;
- b) verificações estruturais;
- c) remoção dos detritos, liberando todos os elementos componentes da articulação metálica dos obstáculos ao seu funcionamento;
- d) tratamento de corrosões superficiais com jateamento de areia e pintura anti-corrosão.

A aplicação de lubrificantes para facilitar deslizamentos e rolamentos não é uma solução duradoura visto que eles atraem poeiras, detritos e umidade, que aceleram a corrosão.

#### 5.2.4.2 Articulações metálicas fixas

Os tipos básicos de articulações metálicas fixas, com liberdade à rotação são:

- a) articulações sem rolo metálico;
- b) articulações com rolo metálico;
- c) articulações cargas verticais para reversíveis: compressão e tração.

À recuperação dessas articulações aplicam-se as etapas citadas no Item 6.2.4.1.

#### 5.2.4.3 Articulações metálicas móveis



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

Os tipos básicos de articulações metálicas móveis são os aparelhos de rolo único e aparelhos de rolos múltiplos.

À recuperação destas articulações aplicam-se as etapas citadas no Item 6.2.4.1.

### 5.2.4.4 Articulações metálicas de deslizamento

Constam de duas placas de aço superpostas, uma fixada na superestrutura e outra fixada na meso ou infraestrutura; são placas de aço polido, separadas por uma substância lubrificante, para facilitar um deslizamento relativo entre placas.

No final da construção, as placas são centradas, para uma temperatura média; entretanto, em relativamente pouco tempo, as placas deixam de estar centradas, a camada lubrificante contamina-se com poeiras e umidade e as peças de aço são atacadas pela corrosão, tornando o apoio, primitivamente deslizante, inservível.

A recuperação das articulações metálicas de deslizamento é difícil e temporária, sendo preferível, se necessário, substituí-la por um apoio elastomérico.

### 5.2.5 Apoios pendulares

#### 5.2.5.1 Apoios pendulares de concreto

São peças prismáticas de concreto, duplamente articuladas, na base e no topo, no sentido longitudinal; praticamente, são dois blocos de apoio opostos pelas bases.

As articulações são as já citadas nas articulações fixas: de contato: placas de chumbo, blindadas, tipo Freyssinet e tipo Mesnager; os pêndulos de concreto têm certas limitações geométricas e também físicas, no que se refere a deslocamentos admissíveis.

Além de ser necessário observar o que consta do Item 6.2.3.1, a recuperação dos apoios pendulares de concreto exige uma verificação da verticalidade do pêndulo e das solicitações provocadas por uma eventual inclinação exagerada; há uma tendência em bloquear a articulação pendular de concreto com seu encamisamento, a destruição de uma eventual ligação com a superestrutura e a introdução de uma articulação elastomérica.

#### 5.2.5.2 Apoios pendulares metálicos

Aplicam-se as etapas citadas no Item 6.2.4.1.

### 5.2.6 Aparelhos de apoio de neoprene contido (Neotopflager ou Pot Bearing)

São aparelhos de apoio mais sofisticados que combinam as duas propriedades desejáveis em aparelhos de apoio: capacidade de rotação com pequena resistência e transmissão da reação de apoio em uma área bem definida.

A recuperação parcial destes aparelhos é possível e passa pelas seguintes etapas de inspeção:

- inspecionar o aparelho minuciosamente para identificar seu tipo: há aparelhos que permitem deslocamentos e outros não, há aparelhos que permitem rotação unidirecional e outros que permitem rotações multi-direcionais;
- verificar se as soldas estão íntegras ou se há fissuras;
- verificar se o neoprene está perfeitamente contido entre a tampa e o vaso: qualquer falha na estanqueidade, permite o escapamento do elastômero e inutiliza o aparelho;
- verificar se os parafusos de fixação estão íntegros;



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

- e) verificar se a posição relativa dos elementos está correta;
- f) verificar se há detritos impedindo o bom funcionamento do aparelho.

Se não houver falha na estanqueidade, a recuperação do aparelho, embora difícil, pode e deve ser efetuada.

### 6 Manejo ambiental

As reduzidas atividades diferenciadas necessárias para recuperação dos diversos tipos de aparelhos de apoio muito pouco afetam o meio ambiente:

- a) as plataformas de acesso, suspensas, são montadas a partir do estrado, sem detritos;
- b) os detritos provenientes de limpezas e dos eventuais jateamentos de areia em aparelhos de apoio metálicos podem ser coletados diretamente nas plataformas de acesso, suspensas;
- c) a pequena quantidade de material, proveniente de tratamentos ou excedente de qualquer natureza, imediatamente após a conclusão das obras deve ser removida para locais previamente determinados.

### 7 Condições de conformidade e não- conformidade

Os serviços de recuperação que não atenderem satisfatoriamente a qualquer das etapas a eles pertinentes, não serão considerados conformes e devem ser refeitos.

### 8 Critérios de medição

Os serviços, diferenciados para cada tipo de aparelho de apoio e nem sempre igualmente necessários para um mesmo tipo, devem ser medidos por etapas, conforme indicado a seguir:

- a) construção de plataformas de acesso: por m<sup>2</sup> de área construída;
- b) limpeza: por unidade;
- c) encamisamentos e reforço de fretagem: por unidade;
- d) jateamento de areia de aparelhos de apoio metálicos oxidados: por unidade;
- e) pintura anticorrosiva de aparelhos de apoio metálicos: por unidade.



**GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA**  
**FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E**  
**HABITAÇÃO - FITHA**

**NORMA DNIT 124/2009 - ES**

**Pontes e viadutos rodoviários – Escoramentos Especificação de serviço**

**Resumo**

Este documento define a sistemática adotada na execução de escoramento de pontes e viadutos rodoviários de concreto armado.

São também apresentados os requisitos concernentes a materiais, equipamentos, execução, inclusive plano de amostragem, condicionantes ambientais, controle de qualidade, condições de conformidade e não-conformidade e os critérios de medição dos serviços.

**Sumário**

Prefácio
1.Objetivo
2.Referências normativas
3.Definições
4.Condições gerais
5.Condições específicas
6.Condicionantes ambientais
7.Inspeções
8.Critérios de medição
Anexo A (Informativo) Bibliografia

**Prefácio**

A presente Norma foi preparada pelo Instituto de Pesquisas Rodoviárias - IPRIDIREX, para servir como documento base, visando estabelecer a sistemática empregada para execução e controle da qualidade dos escoramentos em pontes e viadutos rodoviários de concreto armado.

Está formatada de acordo com a Norma DNIT 001/2009 - PRO, cancela e substitui a Norma DNER-ES 337/97.

**1 Objetivo**

Esta Norma tem por objetivo fixar as condições exigíveis para execução de escoramentos, com a finalidade de suportar a estrutura na fase de construção.

**2 Referências normativas**

Os documentos relacionados a seguir são indispensáveis à aplicação desta Norma. Para referências datadas, aplicam-se somente as edições citadas. Para referências não datadas, aplicam-se as edições mais recentes do referido documento (incluindo emendas).

- a) AMERICAN SOCIETY FOR TESTING AND MATERIALS. *A36/A36M*: Standard specification for carbon structural steel. Pennsylvania.
- b) ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. *NBR 6118* - Projeto de estruturas de concreto - Procedimento. Rio de Janeiro.





# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

- c) \_\_\_\_\_. *NBR 6494* - Segurança nos andaimes. Rio de Janeiro.
- d) \_\_\_\_\_. *NBR 7190* - Projeto de estruturas de madeira. Rio de Janeiro.
- e) \_\_\_\_\_. *NBR 8800* - Projeto e execução de estruturas de aço em edifícios. Rio de Janeiro.
- f) \_\_\_\_\_. *NBR 14931* - Execução de estruturas de concreto - Procedimento. Rio de Janeiro.
- g) \_\_\_\_\_. *NBR 7187* - Projeto de pontes de concreto armado e protendido - Procedimento. Rio de Janeiro.
- h) \_\_\_\_\_. *NBR 6122* - Projeto e execução de fundações - Procedimento. Rio de Janeiro.
- i) BRASIL. Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. *DNER-PRO 207* - Projeto, execução e retirada de cimbramentos de pontes de concreto armado e protendido. Rio de Janeiro: IPR.
- j) BRASIL. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. *DNIT 001/2009- PRO* - Elaboração e apresentação de normas do DNIT - Procedimento. Rio de Janeiro: IPR, 2009.
- k) \_\_\_\_\_. *DNIT 070-PRO* Condicionantes ambientais das áreas de uso de obras - Procedimento. Rio de Janeiro: IPR.
- l) \_\_\_\_\_. *DNIT 121 - ES* - Pontes e viadutos rodoviários - Fundações - Especificação de serviço. Rio de Janeiro: IPR.

### 3 Definições

Para os efeitos desta Norma são adotadas as definições seguintes:

#### 3.1 Escoramento

Conjunto temporário de escoras e contraventamentos, de madeira ou de aço, projetado para resistir ao peso próprio da estrutura, eventuais sobrecargas, ação do vento e de enchentes durante a construção, evitando deformações prejudiciais à sua forma e esforços no concreto na fase de endurecimento. O termo cimbramento é mais geral, mas tem sido correntemente substituído por escoramento.

#### 3.2 Escora

Peça comprimida, vertical ou inclinada; as peças verticais são denominadas de montantes e as horizontais, de diagonais.

#### 3.3 Contraventamento

Conjunto de peças, horizontais ou inclinadas, que enrijecem alguns tipos de escoramento.

#### 3.4 Descimbramento

Afrouxamento, descolamento ou retirada total do escoramento, quando a estrutura de concreto já adquiriu resistência suficiente para se suportar. Para facilitar o descimbramento, colocam-se certos dispositivos que permitem rebaixar o cimbramento, retirando-os de carga; estes dispositivos podem ser constituídos de cunhas, peças rosqueadas, caixas de areia, macacos hidráulicos etc.



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

### 4 Condições gerais

A responsabilidade pelo projeto, execução e remoção dos escoramentos é do construtor.

Os escoramentos somente devem entrar em carga após a liberação da Fiscalização.

O projeto do escoramento deve atender a todas as normas e especificações pertinentes.

Supervisão cuidadosa e inspeções frequentes devem ser efetuadas durante a execução do escoramento, a colocação do concreto e a retirada do escoramento; as causas principais dos colapsos dos escoramentos são materiais e equipamentos de baixa qualidade, erros humanos e projetos inadequados.

O projeto do escoramento deve considerar os efeitos das sobrecargas de construção, dos pesos dos equipamentos, da ação do vento, da velocidade da colocação do concreto e dos equipamentos utilizados para sua compactação.

O comportamento das fundações do escoramento, bem como eventuais assentamentos e deformações devem ser objeto de verificação constante e correção imediata.

### 5 Condições específicas

#### 5.1 Projeto

A escolha dos materiais para execução dos escoramentos deve atender a requisitos de economia, segurança e interdependência com as fôrmas.

O projeto de escoramento é de responsabilidade do Construtor e deve ser apresentado para exame da Fiscalização; o projeto deve atender a todas as normas e especificações, inclusive as locais, estaduais e federais.

No projeto devem ser previstos forma, prazo e condições para remoção do escoramento.

#### 5.2 Materiais

Os materiais utilizados para escoramentos devem ser: madeira, aço e concreto.

##### 5.2.1 Madeira

A madeira é o material mais antigo usado não só para escoramentos, de utilização temporária, como também para muitos outros elementos estruturais, de longa ou até definitiva utilização.

As madeiras duras, ou madeiras de lei, tais como peroba, ipê e aroeira são madeiras nobres e superiores, mas raramente utilizadas para escoramentos; dada a facilidade com que são encontrados, o pinho do Paraná e os eucaliptos são mais utilizados, na sua forma roliça.

Na bibliografia citada no Anexo A e na NBR 7190:1997 podem ser encontradas as principais madeiras existentes no Brasil e suas propriedades físicas e mecânicas; estas propriedades referem-se a resultados obtidos em amostras sem defeitos.

Além de defeitos naturais, como a existência de nós, fibras reversas e fendas, as propriedades mecânicas da madeira são influenciadas pela idade, pelo grau de umidade e pelo tempo de duração da carga.

O projetista do escoramento de madeira deve examinar as peças a utilizar e ter experiência e



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

sensibilidade para avaliar sua capacidade resistente; peças de madeira, quando pintadas, devem ser rejeitadas porque a pintura pode estar mascarando defeitos e sua avaliação fica prejudicada; a reutilização de peças de madeira deve ser precedida de cuidadosa inspeção.

As ligações entre peças de madeira, principalmente quando roliças, deve ser cuidadosa e constantemente inspecionada; ligações com pregos não são confiáveis, devendo-se dar preferência a conectores e parafusos.

### 5.2.2 Aço

As restrições à utilização da madeira, ambientais, de custo e de reaproveitamento tornaram competitivos e até mais convenientes os escoramentos metálicos, principalmente em sistemas racionalizados, disponíveis para venda ou locação.

As características do aço a utilizar devem ser identificadas com segurança; havendo dúvidas, adotar as características do Aço ASTM A7, com Limite de Escoamento  $f_y = 240$  MPa e Resistência à Ruptura  $f_u = 370$  MPa

### 5.2.3 Concreto

Os escoramentos de concreto são utilizados em obras de maior importância e, geralmente, suportam treliças metálicas; são de difícil e custosa demolição.

### 5.2.4 Escoramentos não padronizados

São as soluções individuais de escoramentos, utilizando-se perfis laminados ou soldados e ligações por soldas ou parafusos; são soluções mais caras porque dificultam a construção, a desmontagem e o reaproveitamento.

### 5.2.5 Escoramentos padronizados

São escoramentos constituídos por peças metálicas, padronizadas, de fácil montagem e desmontagem e de grande reutilização; geralmente são peças tubulares, com as ligações variando conforme o fabricante.

### 5.2.6 Escoramentos mistos

Quando os escoramentos são de grande altura ou quando há obstáculos a vencer ou gabaritos a respeitar, utilizam-se escoramentos constituídos de torres e vigas ou treliças metálicas interligando as torres; estas podem ser de madeira ou de aço.

### 5.2.7 Escoramentos Especiais

Escoramentos especiais, como para construção de pontes em arco ou em avanços sucessivos, não são objeto desta Norma.

## 5.3 Execução

### 5.3.1 Fundações superficiais

Embora as fundações dos escoramentos sejam temporárias, sua importância não deve ser negligenciada; devem ser levados em conta os seguintes fatores principais:

- Capacidade de suporte do solo;
- Assentamentos ou recalques máximos;
- Enchentes e erosões;
- Choques de qualquer natureza.



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

### 5.3.2 Fundações profundas

Quando o terreno natural não está em condições de atender às observações da subseção 5.3.1, adotam-se fundações profundas, em geral, estacas de madeira. 5.3.3 Montagem

Quando o escoramento utilizar sistemas padronizados, devem ser seguidas as instruções do fabricante.

Algumas publicações especializadas simplesmente recomendam que os escoramentos sejam construídos no prumo ou indicam que o máximo desvio da vertical seja de 3,2 mm / 0,90 m, ou ainda, que não exceda  $1/500$  da altura de colunas individuais.

### 5.3.4 Contraventamentos

Os sistemas padronizados fornecem indicações de espaçamentos de contraventamentos, bem como peças adequadas para contraventamentos horizontais, verticais e inclinados; quando as peças de ajustamento ou aperto, superiores, estiverem totalmente estendidas, a capacidade nominal das peças verticais deve ser reduzida.

## 5.4 Inspeção

A inspeção dos escoramentos deve ser efetuada, no mínimo, em três ocasiões distintas:

### 5.4.1 Durante a montagem

- a) Verificar se todos os desenhos e instruções escritas foram estritamente observados.
- b) Verificar se os materiais empregados foram os recomendados e se estão em boas condições.
- c) Verificar se as fundações, quando superficiais, estão assentes em terreno adequado e protegido de erosões.
- d) Verificar se os montantes, principalmente, estão devidamente protegidos contra choques de qualquer natureza e se estão no prumo; a tolerância para desvio de prumo de duas peças em contato é de 1,6 mm.
- e) Verificar se os contraventamentos estão corretamente espaçados e se as conexões entre as peças são confiáveis.

### 5.4.2 Durante a concretagem

- a) Verificar se a concretagem está sendo efetuada conforme plano de concretagem previamente estabelecido e compatível com o escoramento.
- b) Verificar se há assentamentos ou recalques de parte ou de todo o escoramento; esta verificação deve ser rigorosa, com equipamentos topográficos, não devendo nenhuma pessoa estar diretamente sob o trecho concretado. Havendo assentamentos, a concretagem deve ser suspensa e somente retomada, quando adequadas medidas corretivas forem tomadas.
- c) Algumas indicações de problemas no escoramento são as seguintes: compressão excessiva nas extremidades dos montantes, movimento ou deflexão nos contraventamentos, montantes desviados dos prumos e som de peças movendo-se.

### 5.4.3 Após a concretagem

As inspeções no escoramento não devem cessar com o término da concretagem, mas continuar até a retirada do escoramento; a inspeção continuada é particularmente importante no caso de estruturas



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

contínuas moldadas no local e nas estruturas protendidas com protensão posterior, em virtude da redistribuição de cargas que ocorre com a retração do concreto ou quando a protensão é aplicada.

### 5.4.4 Desmontagem e remoção

A desmontagem do escoramento, assim como sua remoção, são operações de dificuldade variável e dependem da qualidade do projeto, que deve prever a desmontagem, e do vulto da obra.

Após a desmontagem, os escoramentos devem ser removidos do local; nas fundações em estacas, estas também devem ser removidas ou cortadas no nível do terreno ou do fundo dos rios.

## 6 Condicionantes ambientais

Os diversos tipos de escoramentos agredem, diferentemente, o meio ambiente; é necessário o atendimento das Condicionantes ambientais das áreas de uso de obras - Procedimento, Norma DNIT 070/2006 - PRO, e de algumas prescrições resumidas a seguir, para minimizar e corrigir estas agressões:

- a) Em todos os tipos de escoramentos, as vias de acesso para sua execução e o deslocamento de equipamentos devem seguir as recomendações da Norma DNIT 105/2009 - ES - Terraplenagem - Caminhos de serviço - Especificação de serviço e as constantes da subseção 5.1.2 do Manual para Atividades Ambientais Rodoviárias do DNIT - IPR Publ. 730.

- b) Escoramentos contínuos

Em geral, de madeira roliça e em obras de menor vulto e vãos pequenos; a origem desta madeira roliça é que provoca desmatamento não controlado.

Este tipo de escoramento não deve, salvo casos excepcionais, ser permitido; as peças de madeira roliça quase sempre não são reaproveitadas, ficando abandonadas no local.

Deve ser exigida a retirada de toda a madeira utilizada e a recomposição do terreno e da vegetação.

- c) Escoramentos com torres e treliças ou torres e vigas

São escoramentos mais sofisticados e com grande percentual de reaproveitamento; os acessos aos blocos de fundação das torres devem atender às recomendações da Norma DNIT 105/2009 - ES - Terraplenagem Caminhos de serviço - Especificação de serviço.

As torres de concreto de certos escoramentos devem ser demolidas e removidas suas partes; em seguida, o terreno e a vegetação devem ser recompostos.

Devem ser observadas ainda, as prescrições constantes do Componente Ambiental do Projeto de Engenharia e as recomendações e exigências dos órgãos ambientais.

## 7 Inspeções

### 7.1 Controle da execução

Os escoramentos devem permanecer íntegros e sem modificações até que o concreto adquira resistência suficiente para suportar as tensões e deformações a que é sujeito, com aceitável margem de segurança.

O controle das deformações verticais dos escoramentos, no decorrer da concretagem, deve ser feito





# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

com a instalação de defletômetros ou com nível de precisão, para que se possa reforçá-lo em tempo hábil, em caso imprevisto.

Os períodos mínimos para retirada de escoramentos dependem de fatores, tais como: a velocidade do aumento da resistência do concreto, processos de cura adotados e comportamento das deformações. Assim, só deve ser efetuado quando o concreto se achar suficientemente endurecido para resistir às ações que sobre ele atuem e não conduzir a deformações inaceitáveis.

Caso não demonstrado o atendimento às condições já mencionadas e não tendo sido utilizado cimento de alta resistência inicial, ou qualquer processo que acelere o endurecimento, a retirada das formas e do escoramento não deve ser efetuada antes dos seguintes prazos:

- a) faces laterais: 3 dias;
- b) faces inferiores, deixando pontaletes, bem cunhados e convenientemente espaçados: 14 dias;
- c) faces inferiores, sem pontaletes: 21 dias.

A retirada do escoramento e da fôrma deve ser efetuada sem choques e obedecendo ao programa elaborado de acordo com o tipo de estrutura.

Quando o escoramento não for mais necessário, deve ser inteiramente removido, incluindo os que utilizam trechos de concreto ou mesmo apenas dentes engastados nas estruturas definidas. Estacas utilizadas para apoio de escoramento devem ser extraídas ou cortadas até, pelo menos, 50 cm abaixo do nível acabado do terreno. Todos os remanescentes dos trabalhos de escoramento devem ser removidos, de maneira a deixar o local limpo e em condições apresentáveis.

Efetuar controle do nivelamento do concreto após a retirada do escoramento, com levantamento detalhado, em seções transversais e longitudinais, nas bordas e no centro, para futuras conferências.

## 7.2 Condições de conformidade e não conformidade

### 7.2.1 Conformidade

Devem ser considerados conformes os escoramentos que atendam às recomendações da seção 4 e das subseções 5.1, 5.3 e 7.1.

### 7.2.2 Não-conformidade

Os serviços que não atenderem à subseção 7.2.1, devem ser considerados não-conformes e devem ser corrigidos, complementados ou refeitos.

## 8 Critérios de medição

Os escoramentos devem ser medidos pelo volume determinado pela projeção do tabuleiro e altura compreendida entre o fundo da laje e o terreno, em metros cúbicos, ou em área de tabuleiro, nos casos específicos de escoramentos superiores. Não deve ser medido em separado, o estaqueamento provisório se houver, o descimbramento, o levantamento topográfico da estrutura ou quaisquer outros serviços necessários à execução do escoramento.



**GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA**  
**FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E**  
**HABITAÇÃO - FITHA**

**NORMA DNIT 123/2009 - ES**

**Pontes e viadutos rodoviários - Estruturas de concreto protendido -**  
**Especificação de serviço**

**Resumo**

Este documento define a sistemática empregada na execução e no controle das estruturas de concreto protendido em pontes e viadutos rodoviários.

São também apresentados os requisitos concernentes a materiais, equipamentos, execução, inclusive plano de amostragem e de ensaios, condicionantes ambientais, controle da qualidade, condições de conformidade e não-conformidade e os critérios de medição dos serviços.

**Sumário**

Prefácio
1 Objetivo
2 Referências normativas
3 Definições
4 Condições gerais
5 Condições específicas
6 Condicionantes ambientais
7 Inspeções
8 Critérios de medição
Anexo A (Informativo) Bibliografia

**Prefácio**

A presente Norma foi preparada pelo Instituto de Pesquisas Rodoviárias - IPRIDIREX, para servir como documento base, visando estabelecer a sistemática empregada para os serviços de estruturas de pontes e viadutos rodoviários de concreto protendido.

Está formatada de acordo com a Norma DNIT 001/2009 - PRO, cancela e substitui a Norma DNER-ES 336/97.

**1 Objetivo**

Esta Norma tem por objetivo fixar as condições exigíveis na execução e controle das estruturas de concreto protendido em pontes e viadutos rodoviários.

**2 Referências normativas**

Os documentos relacionados a seguir são indispensáveis à aplicação desta Norma. Para referências datadas, aplicam-se somente as edições citadas. Para referências não datadas, aplicam-se as edições mais recentes do referido documento (incluindo emendas).

- a) ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. *NBR 10839* - Execução de obras-de-arte especiais em concreto armado e protendido. Rio de Janeiro.
- b) \_\_\_\_ . *NBR 6118* - Projeto de estruturas de concreto - Procedimento. Rio de Janeiro.
- c) \_\_\_\_ . *NBR 7480* - Aço destinado a armaduras para estruturas de concreto armado Especificação.



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

Rio de Janeiro.

- d) \_\_\_\_\_. *NBR 7481* - Tela de aço soldada - armadura para concreto - Especificação. Rio de Janeiro.
- e) \_\_\_\_\_. *NBR 7483* - Cordoalhas de aço para concreto protendido - Especificação. Rio de Janeiro.
- f) \_\_\_\_\_. *NBR 7681* - Calda de cimento para injeção - Procedimento. Rio de Janeiro.
- g) \_\_\_\_\_. *NBR 7187* - Projeto de pontes de concreto armado e protendido - Procedimento. Rio de Janeiro.
- h) BRASIL. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. *DNIT 001/2009 - PRO* - Elaboração e apresentação de normas do DNIT Procedimento. Rio de Janeiro: IPR, 2009.
- i) \_\_\_\_\_. *DNIT 011/2004 - PRO* - Gestão da qualidade em obras rodoviárias - Procedimento. Rio de Janeiro: IPR, 2004.
- j) \_\_\_\_\_. *DNIT 070 - PRO* - Condicionantes ambientais das áreas de uso de obras - Procedimento. Rio de Janeiro: IPR.
- k) \_\_\_\_\_. *DNIT 117 - ES* - Pontes e viadutos rodoviários - Concretos, argamassas e calda de cimento - Especificação de serviço. Rio de Janeiro: IPR.
- l) \_\_\_\_\_. *DNIT 118 - ES* - Pontes e viadutos rodoviários - Armaduras para concreto armado - Especificação de serviço. Rio de Janeiro: IPR.
- m) \_\_\_\_\_. *DNIT 119 - ES* - Pontes e viadutos rodoviários - Armaduras para concreto protendido - Especificação de serviço. Rio de Janeiro: IPR.
- n) \_\_\_\_\_. *DNIT 120 - ES* - Pontes e viadutos rodoviários - Fôrmas - Especificação de serviço. Rio de Janeiro: IPR.
- o) \_\_\_\_\_. *DNIT 122 - ES* - Pontes e viadutos rodoviários - Estruturas de concreto armado - Especificação de serviço. Rio de Janeiro: IPR.
- p) \_\_\_\_\_. *DNIT 124 - ES* - Pontes e viadutos rodoviários - Escoramentos - Especificação de serviço. Rio de Janeiro: IPR.

### 3 Definições

Para os efeitos desta Norma são adotadas as definições seguintes:

#### 3.1 Concreto protendido

Estrutura ou peça de concreto comprimida por força exterior aplicada com a finalidade de melhorar suas condições de trabalho; a força exterior é aplicada por cabos aderentes ou não aderentes, denominados armaduras ativas.

#### 3.2 Cabos aderentes

Cabos que têm as extremidades ancoradas no concreto e os mesmos cabos incorporados ao concreto, com aderência.



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

### 3.3 Cabos não aderentes

Cabos que têm suas extremidades ancoradas no concreto, mas que não se acham incorporados ao concreto.

### 3.4 Armadura suplementar

Armadura adicional, convencional e passiva, que controla a fissuração na fase de execução e aumenta a segurança à ruptura na fase final.

### 3.5 Bainhas metálicas

Tubos metálicos de chapa fina, comum ou galvanizada, geralmente corrugada, que isolam o cabo do concreto e, posteriormente, devem ser preenchidos por calda de cimento. Nos cabos externos, as bainhas metálicas são substituídas por bainhas de polietileno de alta densidade.

### 3.6 Plano de protensão

Conjunto de instruções que devem constar do projeto, tais como tensão inicial de protensão, ordem de protensão, alongamentos etc., para permitir a execução e o controle da protensão.

## 4 Condições gerais

As estruturas de concreto protendido devem atender a todas as normas e especificações pertinentes; a diferença fundamental entre concreto armado convencional e concreto armado protendido é a existência, neste último, de uma armadura de protensão.

As pontes e viadutos de concreto armado protendido apresentam as mesmas patologias, algumas com menor intensidade, que as pontes de concreto armado e patologias próprias do mau detalhamento da protensão.

Basicamente, as estruturas de concreto protendido não devem fissurar ou, no máximo, apresentar fissuras de pequena abertura, que desaparecem, para alguns casos extremos de carregamento; a corrosão dos aços de protensão, quando em carga, é extremamente perigosa, podendo causar a ruptura frágil da estrutura.

A identificação das patologias no concreto protendido somente deve ser efetuada por profissional experiente; nenhuma obra de reparo ou de reforço deve ser iniciada sem a identificação das causas das patologias e sem um projeto especialmente detalhado.

## 5 Condições específicas

### 5.1 Materiais

Faz parte das estruturas de concreto protendido com aderência posterior, a execução dos seguintes serviços, já prescritos nas especificações seguintes:

- DNIT 117/2009 - ES - Pontes e viadutos rodoviários - Concretos, argamassas e calda de cimento - Especificação de serviço
- DNIT 118/2009 - ES - Pontes e viadutos rodoviários - Armaduras para concreto armado - Especificação de serviço



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

- DNIT 119/2009 - ES - Pontes e viadutos rodoviários Armaduras para concreto protendido - Especificação de serviço
- DN IT 120/2009 - ES - Pontes e viadutos rodoviários - Fôrmas - Especificação de serviço
- DNIT 122/2009 - ES - Estruturas de concreto armado - Especificação de serviço
- DN IT 124/2009 - ES - Pontes e viadutos rodoviários - Escoramentos: especificação de serviço

Fazem parte, ainda, as especificações referentes à protensão e à injeção de calda de cimento, a seguir descritas.

### 5.2 Equipamentos

Além dos já considerados nas normas de especificações de serviço citadas na subseção 5.1, devem ser relacionados os macacos hidráulicos de protensão pertinentes ao sistema de protensão adotado, as bombas de alta pressão para injeção da calda de cimento ou as bombas a vácuo e misturadora de alta pressão para calda de injeção.

### 5.3 Execução

#### 5.3.1 Concreto

A Norma DNIT 117/2009 - ES - Pontes e viadutos rodoviários - Concretos, argamassas e calda de cimento para injeção - Especificação de serviço estabelece as condições para o recebimento e execução de concretos, argamassas e calda de cimento para construção de pontes e viadutos rodoviários de concreto armado e de concreto protendido. São ressaltadas, a seguir, algumas condições específicas relevantes.

Nas extremidades das vigas e nos locais de concentração de ancoragens e fretagens, o concreto, além da resistência indicada no projeto, deve ter trabalhabilidade e diâmetro máximo de agregado compatíveis com a densidade das armaduras e ancoragens.

Cimento e aditivos devem ter percentuais muito reduzidos de cloretos e sulfatos.

O adensamento mecânico e cuidadoso do concreto, para envolver completamente as armaduras e as ancoragens e atingir todos os recantos das fôrmas, é obrigatório; é recomendável a utilização de vibradores de imersão com agulhas de pequeno diâmetro, que não devem deslocar cabos, ancoragens e fretagens.

Devem-se adotar cuidados especiais no posicionamento dos cones de ancoragem e no adensamento e cura do concreto das placas de ancoragem.

#### 5.3.2 Protensão

##### a) Plano de protensão

A protensão somente pode ser iniciada após aprovação do Plano de Protensão, integrante do Projeto Executivo, e onde devem constar:

- Fases de protensão;
- Ordem de protensão dos cabos;
- Processo de protensão, se simultâneo nas duas extremidades ou separadamente, em cada extremidade;



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

- Resistência mínima do concreto, necessária para atender aos esforços, em cada fase de protensão;
- Valor mínimo recomendável para o módulo de elasticidade do concreto, se a protensão for efetuada em concreto de pouca idade;
- Características do cabo, a área da seção transversal e o módulo de elasticidade;
- Alongamentos previstos para as extremidades de cada cabo com as respectivas tolerâncias;
- Tensões e forças iniciais de protensão, para cada fase de protensão e para cada cabo;
- Condições especiais de descimbramento, correspondentes às fases de protensão;
- Condições especiais de movimentação, transporte e colocação de pré-moldados.

Deve ainda ser verificado, com a retirada das fôrmas laterais, o estado da estrutura, se o concreto atingiu a resistência exigida pelo projeto, bem como as condições de acesso às extremidades dos cabos, para colocação, apoio e movimentação dos macacos de protensão e, também, o estado e a adequação do equipamento de protensão.

b) Valores limites da força de protensão por ocasião da operação de protensão  
Devem ser observadas as prescrições da Norma ABNT NBR 6118:2007.

- armadura pré-tracionada:

Por ocasião da aplicação da força  $P_i$ , a tensão  $\sigma_{pi}$  da armadura de protensão na saída do aparelho de tração deve respeitar os limites 0,77 fptk e 0,90 fpyk, para aços da classe de relaxação normal, e 0,77 fptk e 0,85 fpyk, para aços da classe de relaxação baixa;

- armadura pós-tracionada:

- Por ocasião da aplicação da força  $P_i$ , a tensão  $\sigma_{pi}$  da armadura de protensão na saída do aparelho de tração deve respeitar os limites 0,74 fptk e 0,90 fpyk, para aços da classe de relaxação normal, e 0,74 fptk e 0,88 fpyk, para aços da classe de relaxação baixa;

- nos aços CP-85/105, fornecidos em barras, os limites passam a ser 0,72 fptk e 0,88 fpyk, respectivamente.

c) Tolerância de execução

Por ocasião da aplicação da força  $P_i$ , se constatadas irregularidades na protensão, decorrentes de falhas executivas nos elementos estruturais com armaduras pós-tracionadas, a força de tração em qualquer cabo pode ser elevada, limitando a tensão  $\sigma_{pi}$  aos valores já estabelecidos para as armaduras pós-tracionadas, majorados em 10%, até o limite de 50% dos cabos, desde que seja garantida a segurança da estrutura, principalmente, nas regiões das ancoragens.

d) Tabelas de protensão

Nestas tabelas devem ser anotados os alongamentos alcançados pelas extremidades dos cabos e demais ocorrências ocorridas durante as operações de protensão.

e) Injeção de calda de cimento

A calda de cimento deve ser previamente ensaiada, de acordo com o estabelecido na Norma DNIT 117/2009-ES - Pontes e viadutos rodoviários - Concretos, argamassas e calda de cimento -





# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

Especificação de serviço, deve ser verificado se os purgadores estão desobstruídos e em bom estado, os cabos lavados e a água expulsa com ar comprimido.

A injeção deve ser realizada com bombas elétricas, do tipo pistão ou parafuso, não sendo permitido o uso de ar comprimido; a pressão deve variar de 1,5 MPa a 2,0 MPa, podendo ser necessárias pressões maiores em cabos verticais ou com grande desnível. A velocidade de injeção do cabo pode variar de 6,0 m/seg a 12,0 m/seg, controlada por um dispositivo de regulação de vazão. As bombas devem possuir manômetros aferidos recentemente, com precisão de 0,1 MPa, e permitir que as pressões altas sejam obtidas progressivamente e mantidas no fim da injeção. Para evitar ou diminuir o risco de contaminação das bainhas, a injeção deve seguir uma sequência pré-estabelecida.

Durante a injeção, todos os cuidados devem ser tomados para evitar a entrada de óleo, água, ar ou quaisquer outras substâncias.

As extremidades dos fios ou cordoalhas somente podem ser cortadas após o enchimento das bainhas com calda de cimento.

## 6 Condicionantes ambientais

Para evitar a degradação do meio ambiente é necessário o atendimento da Norma DNIT 070/2006 - PRO - Condicionantes ambientais das áreas de uso de obras Procedimento e o estabelecido vinculada na documentação técnica-ambiental empreendimento, constituída pelo Componente Ambiental do Projeto de Engenharia e os Programas Ambientais pertinentes do Plano Básico Ambiental - PBA e, também, as recomendações e exigências dos órgãos ambientais.

## 7 Inspeções

### 7.1 Controle dos insumos

Devem atender às especificações descritas nas normas pertinentes constantes da subseção 5.1.

### 7.2 Controle da execução

#### 7.2.1 Protensão

Deve ser efetuado de acordo com o programa indicado no Projeto Executivo, constando de tabelas de protensão dos cabos, gráfico de tensão-alongamento de cada cabo e tabelas de protensão das peças.

#### 7.2.2 Injeção

Para cada cabo, ou família de cabos injetados simultaneamente, devem ser efetuados os seguintes registros, durante a injeção:

- a) data e hora de início e término da injeção;
- b) composição dos materiais e da calda;
- c) temperatura dos materiais e da calda;
- d) pressões manométricas da bomba durante a injeção;
- e) volume injetado, a ser comparado com o volume teórico de vazios do cabo;
- f) índices de fluidez na entrada e na saída das bainhas;
- g) características dos equipamentos de mistura e injeção da calda;
- h) registro de qualquer anomalia.

### 7.3 Condições de conformidade e não-conformidade



# **GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA**

## **FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA**

### **7.3.1 Conformidade**

Os serviços devem ser considerados conformes se atendidas as condições estabelecidas nesta Norma.

Todos os ensaios de controle e verificações dos insumos, da execução e do produto devem ser realizados de acordo com o Plano da Qualidade (PGQ), constante da proposta técnica aprovada e conforme Norma DNIT 011/2004-PRO, devendo atender às condições gerais e específicas das seções 4 e 5 desta Norma, respectivamente.

Os resultados do controle devem ser analisados e registrados em relatórios periódicos de acompanhamento de acordo com a Norma DNIT 011/2004-PRO, que estabelece os procedimentos para o tratamento das não-conformidades dos insumos, da execução e do produto.

### **7.3.2 Não-conformidade**

Os serviços não-conformes devem ser corrigidos, após consulta ao projetista, complementados ou refeitos.

## **8 Critérios de medição**

Os materiais e serviços considerados conformes com esta Norma devem ser medidos obedecendo aos critérios já estabelecidos nas Normas específicas do DNIT, acrescentando-se a protensão com a injeção de calda de cimento, medida por metro de cabo protendido e injetado.



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

### NORMA DNIT 088/2006 - ES

## Dispositivos de segurança lateral: guarda-rodas, guarda-corpos e barreiras - Especificação de serviço

### Resumo

Este documento define a sistemática a ser observada na recuperação, demolição ou substituição dos dispositivos de segurança lateral das obras-de-arte especiais. Descreve os procedimentos para a recuperação de guarda-rodas, guarda-corpos metálicos e de concreto e barreiras do tipo New Jersey. Aborda ainda, manejo ambiental, as condições de conformidade e não conformidade e os critérios de medição.

### Sumário

#### Prefácio

- 1 Objetivo
- 2 Referências normativas e bibliográficas
- 3 Definição
- 4 Condições gerais
- 5 Condições específicas
- 6 Manejo ambiental
- 7 Condições de conformidade e não conformidade
- 8 Critério de medição

### Prefácio

A presente Norma foi preparada pela Diretoria de Planejamento e Pesquisa para servir como documento base na definição da sistemática para ser empregada na execução e serviços de recuperação, demolição e substituição dos sistemas de proteção lateral das obras-de-arte especiais e está baseada na Norma DNIT 001/2002 - PRO.

## 1 Objetivo

Esta Norma tem como objetivo estabelecer os procedimentos a serem seguidos nos serviços de recuperação ou demolição e substituição dos dispositivos de segurança lateral das obras-de-arte especiais: guarda-rodas, guarda-corpos e barreiras.

## 2 Referências normativas e bibliográficas

### 2.1 Referências normativas

- a) ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. *NBR 6118*: projeto de estruturas de concreto: procedimento. Rio de Janeiro, 2003.
- b) \_\_\_\_\_. *NBR 7187*: projeto de pontes de concreto armado e de concreto protendido: procedimento. Rio de Janeiro, 2003.
- c) \_\_\_\_\_. *NBR 7188*: carga móvel em ponte rodoviária e passarela de pedestre. Rio de Janeiro, 1984.
- d) DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES. *DNIT 089/2006 - ES*: execução de pingadeiras por colagem de placas pré-moldadas: especificação de serviço. Rio de



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

Janeiro, 2006.

### 2.2 Referências bibliográficas

- a) DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM. *Manual de construção de obras-de-arte especiais*. 2. ed. Rio de Janeiro, 1995.
- b) \_\_\_\_\_. *Manual de projeto de obras-de-arte especiais*. Rio de Janeiro, 1996.
- c) \_\_\_\_\_. *Manual de sinalização de obras e emergências*. Brasília, 1996.
- d) DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES. *Manual de inspeção de pontes rodoviárias*. 2. ed. Rio de Janeiro, 2004.
- e) AMERICAN CONCRETE INSTITUTE. *Concrete repair manual*. 2nd. ed. Farmington Hills, MI, 2003.
- f) HARTLE, R. A. et al. *Bridge inspector's training manual'90*. Revised edition. Washington, D. C.: FHWA, 1995.
- g) RAINA, V. K. *Concrete bridges: inspection, repair, strengthening, testing and load capacity evaluation*. New York: McGraw-Hill, 1996.
- h) DIAS, Luís Andrade de Mattos. *Estrutura de aço: conceitos, técnicas e linguagens*. ed. rev. ampl. São Paulo: Zigurate, 1998.

### 3 Definição

Os dispositivos de segurança lateral, citados nesta Norma, e utilizados nas obras-de-arte especiais da malha rodoviária federal, não modificam a resistência e nem a segurança das estruturas; eles devem ter, mas nem todos têm, resistência suficiente para evitar, não só que um veículo desgovernado possa sair da ponte, mas também um perfil adequado para redirecionar, sem grandes danos, o veículo para sua pista.

### 4 Condições gerais

Basicamente, as pontes da malha rodoviária federal têm quatro tipos de seção transversal e proteção lateral:

- a) Pontes projetadas até 1960  
Largura total do estrado: 8,30m; largura da pista: 7,20m; dois guarda-rodas de 0,30m de altura e 0,55m de largura e dois guarda-corpos de 0,15/0,60m. Sem pingadeiras. Cargas móveis: Compressor de 24tf, Caminhão de 12tf e Multidão de 0,4 a 0,5 tf/m<sup>2</sup>.
- b) Pontes projetadas de 1960 a 1975  
Largura total do estrado: 10,00m; largura de pista: 8,20m; dois guarda-rodas de 0,30m de altura e 0,90m de largura e dois guarda-corpos de 0,15/0,90m. Sem pingadeiras. Cargas móveis: veículo de 36tf, Multidão de 0,5 tf/m<sup>2</sup> e de 0,3 tf/m<sup>2</sup>.
- c) Pontes projetadas de 1975 a 1985  
Largura total do estrado: ≥ 10,80m; largura de pista: ≥ 10,00m; duas barreiras New Jersey, de 0,40m, com pingadeiras. Cargas móveis: veículo de 36 tf, Multidão de 0,5 tf/m<sup>2</sup> e 0,3 tf/m<sup>2</sup>.



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

### d) Pontes projetadas após 1985

Largura total do estrado: 12,80m; largura de pista: 12,00m; duas barreiras New Jersey, de 0,40m, com pingadeiras. Cargas móveis: veículo de 36 tf, Multidão de 0,5 tf/m<sup>2</sup> e 0,3 tf/m<sup>2</sup>.

Os guarda-rodas de 0,30m de altura são, na realidade, balizadores de tráfego que, pouca ou nenhuma proteção lateral oferecem aos veículos; os guarda-rodas de 0,50m de largura, com 0,35m de largura livre, mal permitem a passagem de um pedestre, enquanto que os de 0,90m de largura, com 0,75m de largura livre, são impropriamente chamados de passeios. Em ambos os casos, o pedestre tem a proteção externa proporcionada por guarda-corpos pré-moldados de concreto, de altura menor que a recomendável, e nenhuma proteção interna. As barreiras New Jersey proporcionam uma proteção lateral internacionalmente aceita e, caso existam passeios, estes deverão estar entre as barreiras e os guarda-corpos, externos.

## 5 Condições específicas


### 5.1 Recuperação de guarda-rodas

#### 5.1.1 Guarda-rodas de 0,50m de largura

Esses guarda-rodas são peças maciças de concreto, fracamente armadas, onde se engastam as peças pré-moldadas, de concreto armado, dos guarda-corpos. A eventual recuperação das peças é artesanal e deve incluir a colocação de pingadeiras, em placas pré-moldadas, objeto de outra especificação (DNIT 089/2006/ES).

As eventuais anomalias que podem ser encontradas nestes guarda-rodas são trincas, quebras resultantes de choques de veículos e desgaste natural resultante do tempo e das intempéries; todas estas anomalias podem ser corrigidas com argamassa de cimento e areia, traço 1:3, colocada com colher de pedreiro e com acabamento.

#### 5.1.2 Guarda-rodas de 0,90m de largura

Estes guarda-rodas podem ser peças maciças ou não; com a finalidade de reduzir material e peso, muitos projetistas fragilizaram os guarda-rodas maciços, transformando-os em perfis do tipo , com a retirada de um volume de concreto definido por um retângulo de 0,25 x 0,70 m ao longo de todo o comprimento da obra, em cada peça.

Nas peças maciças, as eventuais anomalias e procedimentos de correção e de inclusão de pingadeiras são idênticos aos já descritos para os guarda-rodas de 0,50m de largura; esses guarda-rodas são inteiramente apoiados nas lajes em balanço e não dependem de armadura própria para que tenham sua estabilidade garantida.

Os guarda-rodas com peso aliviado são uma continuidade da laje estrutural em balanço e dependem de sua própria armadura para garantir sua estabilidade e das cargas que sobre eles atuam, ou seja: peso próprio, peso dos guarda-corpos, multidão no passeio de 300 kg/m<sup>2</sup>, e impacto de veículos na peça vertical do guarda-rodas. A corrosão das armaduras destas peças verticais, ou mesmo uma ancoragem deficiente, pode provocar o colapso de todo um trecho do guarda-rodas. A recuperação desses guarda-rodas, em linhas gerais, é idêntica a dos outros guarda-rodas, com especial atenção para o estado do concreto e da armadura da face interna do guarda-rodas, junto à pista.

### 5.2 Recuperação de guarda-corpos

#### 5.2.1 Guarda-corpos de concreto

Os guarda-corpos de concreto, de 0,60m de altura nos guarda-rodas de 0,50m de largura e de 0,90m ou 1,00m nos guarda-rodas de 0,90m de largura, são constituídos de peças pré-moldadas de concreto armado e comprimento, básico, de 2,00m; cada peça, padrão DNIT, tem dois montantes



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

extremos e duas barras horizontais interligadas, no centro, por um pequeno montante.

As peças dos guarda-corpos têm seção quadrada, cantos biselados, com lados de 10cm, 12cm e 15cm; as armaduras são fracas e com cobrimentos insuficientes.

As anomalias que ocorrem nesses guarda-corpos são a corrosão generalizada de armaduras e as quebras de peças; entre recuperação e substituição a preferência é pela substituição quando há peças em estoque.

### 5.2.2 Guarda-corpos metálicos

Os guarda-corpos metálicos, utilizados em passeios laterais de pontes e em passarelas, sofrem restrições em virtude de seu alto custo e da necessidade de uma manutenção constante e cuidadosa; dependendo da agressividade do meio ambiente a degradação pode ser rápida e irreversível.

Dependendo da agressividade do meio ambiente, são citados, a seguir, alguns procedimentos sequenciais de pintura.

- a) Ambientes pouco agressivos
  - preparação de superfície: lixamento ou limpeza com solventes (St 1 ou SP 1);
  - duas demãos de primer alquídico, espessura do filme seco, por demão, de 30 µm;
  - duas demãos de esmalte sintético, espessura do filme seco, por demão, de 30 µm,
- b) Ambientes agressivos
  - preparação de superfície: jato abrasivo quase branco Sa 2 ½ ;
  - uma demão de primer epoxídico, espessura do filme seco, por demão, de 120 µm;
  - duas demãos de esmalte epoxídico, espessura do filme seco, por demão, de 40 µm,
- c) Ambientes muito agressivos
  - preparação de superfície: jato abrasivo quase branco Sa 2 ½ ;
  - uma demão de primer epoxídico, espessura do filme seco, por demão, de 120 µm;
  - uma demão esmalte epoxídico espessura do filme seco, por demão, de 120 µm,

### 5.3 Recuperação de barreiras

As barreiras New Jersey, conforme detalhadas no Manual de Projetos, são peças maciças que já incluem pingadeiras.

As anomalias mais frequentes são trincas e fissuras resultantes da não previsão de juntas adequadamente espaçadas na fase construtiva e corrosão de armaduras, por cobrimentos insuficientes ou por deslocamentos de concreto, resultantes de choques de veículos, já na fase de utilização.

A recuperação é artesanal, nada apresentando de especial; eventualmente, é preferível, em trechos muito deteriorados, providenciar sua integral substituição.





# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

### 6 Manejo ambiental

As diferentes atividades envolvidas na Recuperação de Guarda-Rodas, Guarda-Corpos e Barreiras ficam todas limitadas ao estrado da obra-de-arte e, portanto, facilmente controláveis.

Desde que, nas recuperações, os detritos sejam coletados e encaminhados para locais pré-determinados, não haverá nenhum dano ao meio ambiente.

### 7 Condições de conformidade e não- conformidade

Os serviços devem ter acompanhamento contínuo e considerados conformes ou não-conformes em cada etapa.

Os serviços considerados não conformes devem ser refeitos.

### 8 Critérios de medição

Os serviços, que podem ser bastante diferenciados, devem ser medidos por etapas, conforme indicado a seguir:

- a) construção de plataformas de acesso, suspensas ou apoiadas: por m<sup>2</sup> de área construída;
- b) sinalização: instalação, operação e manutenção:
  - sinalização horizontal e vertical: cada serviço com a sua unidade, de acordo com o SICRO 2;
  - sinalização semafórica: por mês;
- c) tratamento de trincas e fissuras: por m;
- d) descascamento de concreto: por m<sup>2</sup>;
- e) demolição de concreto: por m<sup>3</sup>;
- f) armadura de aço CA 50: por kg;
- g) substituição de guarda-corpos tipo DNIT: por m;
- h) colocação de pingadeiras em placas pré-moldadas: por m;
- i) pintura de guarda-corpos metálicos, conforme agressividade do meio ambiente: por m<sup>2</sup>;
- j) recuperação de barreiras: por m.



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

### NORMA DNIT 092/2006 - ES

## Juntas de dilatação Especificação de serviço

### Resumo

Este documento define a sistemática a ser adotada na avaliação e recuperação das juntas de dilatação nas obras-de-arte especiais. Descreve os tipos, patologia e procedimentos de recuperação das pontes e aborda o manejo ambiental, a inspeção dos serviços, as condições de conformidade e não conformidade e os critérios de medição.

### Sumário

#### Prefácio

- 1 Objetivo
- 2 Referências normativas e bibliográficas
- 3 Definição
- 4 Condições gerais
- 5 Condições particulares
- 6 Manejo ambiental
- 7 Inspeção
- 8 Condições de conformidade e não conformidade
- 9 Critérios de medição

### Prefácio

A presente Norma foi preparada pela Diretoria de Planejamento e Pesquisa para servir como documento base na definição da sistemática a ser empregada na execução dos serviços de recuperação das juntas de dilatação existente nas obras-de-arte especiais. E está formatada de acordo com a Norma DNIT 001/2002 - PRO.

## 1 Objetivo

Esta Norma tem por objetivo estabelecer os procedimentos a serem seguidos nos serviços de recuperação de juntas de dilatação.

## 2 Referências normativas e bibliográficas

### 2.1 Referências normativas

- a) ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. *NBR 6118: projeto de estruturas de concreto: procedimento*. Rio de Janeiro, 2003.
- b) \_\_\_\_\_. *NBR 7187: projeto de pontes de concreto armado e de concreto protendido: procedimento*. Rio de Janeiro, 2003.

### 2.2 Referências bibliográficas

- a) DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM. *Manual de construção de obras-de-arte especiais*. 2. ed. Rio de Janeiro, 1995.
- b) \_\_\_\_\_. *Manual de projeto de obras-de-arte especiais*. Rio de Janeiro, 1996.
- c) DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES. *Manual de inspeção de pontes rodoviárias*. 2. ed. Rio de Janeiro, 2004.



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

- d) JEENE JUNTAS E IMPERMEABILIZAÇÕES. Juntas de dilatação e retração. Disponível em: <http://www.jeene.com.br/junt.htm>. Acesso em: 26 jul. 2006.
- e) HARTLE, R. A. et al. Bridge inspector's training manual/'90. Revised edition. Washington, D. C.: FHWA, 1995.
- f) RAINA, V. K. Concrete bridges: inspection, repair, strengthening, testing and load capacity evaluation. New York: McGrawHill, 1996.

### 3 Definição

A junta de dilatação é uma separação física entre duas partes de uma estrutura, para que estas partes possam se movimentar sem transmissão de esforço entre elas.

A presença de material rígido ou de material de preenchimento que tenha perdido a sua elasticidade produz tensões indesejáveis na estrutura, podendo ocasionar fissuras nas lajes adjacentes à junta, com a possibilidade de se propagar às vigas e pilares próximos.

Os sistemas de vedação das juntas devem acomodar a amplitude do movimento da mesma.

### 4 Condições gerais

- a) as juntas de dilatação devem garantir a transição suave entre os acessos e a ponte e também entre os trechos por ela divididos;
- b) juntas de dilatação mal projetadas, no tipo, na abertura e na movimentação necessárias, podem ter curta duração e são perigosas e desconfortáveis para o tráfego; deve haver espaço suficiente para a expansão, mas a junta não deve ter uma abertura exagerada;
- c) as juntas de dilatação não podem ser confundidas com as juntas de construção: as primeiras são permanentes e devem ter sua livre movimentação garantida, enquanto que as segundas são temporárias e marcam o fim ou o início de um trecho de concretagem;
- d) as juntas de dilatação que têm vida útil muito menor que as pontes da qual fazem parte, devem ser inspecionadas regularmente e mantidas livres de detritos;
- e) havendo recapeamentos, de asfalto ou de concreto, eles não devem criar degraus nem obstruir ou se sobrepor às juntas;
- f) há duas categorias principais de juntas de dilatação: juntas fechadas, projetadas para serem estanques, e juntas abertas, que permitem a livre passagem de água e detritos;
- g) na Inspeção final deve ser verificado se a junta está acumulando pedras ou outros detritos, se há vazamentos e se há ruídos na passagem dos veículos; embora o acesso seja difícil, a parte inferior da junta também deve ser inspecionada;
- h) a recuperação completa de uma junta deteriorada é impraticável; certos tipos de juntas, porém, permitem a substituição de módulos e de alguns componentes mais vulneráveis.



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

### 5 Condições particulares: tipos, patologias e recuperação

#### 5.1 Juntas abertas

As juntas abertas, definidas por faces verticais, podem ter suas faces em concreto armado sem proteção, ou serem protegidas por cantoneiras; além das restrições naturais às juntas abertas, que permitem a livre passagem de águas e detritos, comprometendo a durabilidade dos apoios, os constantes choques das rodas dos veículos com os cantos da junta reduzem a vida útil das juntas abertas.

A recuperação dos cantos da junta aberta, sem proteção, pode ser efetuada com argamassas poliméricas de alta resistência; deve ser observado o tempo necessário de cura, com o tráfego interrompido.

A recuperação da junta aberta protegida por cantoneiras de aço, quase sempre empenadas, corroídas e com parafusos de fixação soltos, passa pela demolição e reconstrução de um trecho da laje de concreto e a colocação de novas cantoneiras, fixadas por novos parafusos; para evitar o empenamento das novas cantoneiras, não devem ser utilizados comprimentos maiores que 2,00 m. As cantoneiras devem ficar completamente assentadas no novo concreto, devendo, também ser observado o tempo necessário de cura, com o tráfego interrompido.

#### 5.2 Juntas fechadas

##### 5.2.1 Considerações

Há inúmeros tipos de juntas de dilatação fechadas; em virtude de serem dispositivos de grande importância e de vida útil relativamente curta, por defeitos de projeto, de assentamento ou da própria junta, novos tipos de juntas surgem com frequência.

Os tipos de juntas apresentados a seguir são tipos clássicos e bastante difundidos; após uma descrição sucinta, serão citadas as principais patologias suscetíveis de ocorrer e os procedimentos de recuperação, quando esta recuperação é viável e possível.

##### 5.2.2 Juntas de asfalto

Praticamente em desuso e somente utilizadas para movimentações da ordem de 1 cm, o que somente ocorre em tabuleiros de reduzidas dimensões; constam de uma placa de aço ou de alumínio, diretamente apoiada em dois trechos contíguos de superestrutura e coberta com material elástico com cerca de 30 cm de largura e espessura igual à da pavimentação.

Com a movimentação da junta, o material elástico encurta-se ou dilata-se, provocando pequenos e suportáveis desníveis no pavimento; esta solução somente é válida enquanto o material elástico não perder sua elasticidade e nem se formarem calombos ou depressões na pista.

Constatado o mau funcionamento da junta de asfalto, ela deve ser substituída por uma das juntas de neoprene citadas a seguir.

##### 5.2.3 Juntas de compressão

A junta de compressão consiste em um bloco contínuo e alveolar de neoprene, fixado e calçado em cantoneiras de aço que protegem os cantos das juntas; as cantoneiras de aço podem ser substituídas por blocos contínuos de concreto polimérico.

O perfil alveolar do bloco de neoprene, que trabalha sempre comprimido, permite que ele se recupere completamente após as distorções provocadas pela movimentação da superestrutura.

Verificado o descolamento do bloco de neoprene ou a perda de sua elasticidade, ele deve ser



## **GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA**

### **FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA**

substituído; constatado o descalçamento ou o empenamento dos perfis de sustentação dos blocos de neoprene, bem como a corrosão dos perfis ou dos parafusos de fixação, os procedimentos a adotar são idênticos aos recomendados nas juntas abertas.

#### **5.2.4 Juntas em fitas de neoprene**

Estas juntas constam de dois blocos de concreto de alta resistência, fixados nas extremidades da superestrutura, com reentrâncias adequadas para alojar as extremidades reforçadas de uma fita contínua de neoprene.

As fitas de neoprene, ainda que sejam colocadas em nível um pouco inferior ao do pavimento, para não serem diretamente atingidas pelas rodas dos veículos, são de curta duração, se a manutenção não for cuidadosa e constante; a manutenção deve evitar o acúmulo de detritos que acabarão por colocar a fita de neoprene em contato direto com as rodas dos veículos.

Constatada a ruptura da fita de neoprene, ela deve ser substituída por outra igual; se a manutenção continuar sendo precária deve ser estudado outro tipo de junta, mais durável.

#### **5.2.5 Juntas elásticas expansíveis nucleadas estruturais, JEENE**

Este tipo de junta é constituído de três elementos básicos: a câmara elástica, o adesivo e a nucleação ou pressurização.

A câmara elástica é constituída de elastômero, com características geométricas, de dureza e elongação que podem ser dimensionadas segundo a necessidade de cada caso; a câmara elástica poderá conter uma ou mais cavidades suplementares.

O adesivo é de natureza epoxídica de alto desempenho, e a pressurização é efetuada através de ar comprimido e válvulas.

Os catálogos da junta JEENE, de fácil aquisição, são bastante claros e explicativos; as juntas já foram testadas em inúmeras obras e, para aberturas da ordem de 6cm, têm comportamento e duração satisfatórios.

Se os lábios poliméricos, que fixam a câmara elástica, forem confeccionados com os materiais indicados e se forem atendidas as especificações construtivas, na recuperação desta junta bastará substituir a câmara elástica.

#### **5.2.6 Juntas em blocos de neoprene e chapas de aço**

Inicialmente denominadas Juntas Transiflex, de procedência norte-americana, são hoje fabricadas por várias empresas brasileiras.

Conhecidas, entre outras denominações, como Juntas Traflex ou Juntaflex, constam de um monobloco de composto de elastômero estruturado internamente por chapas de aço fretantes; são juntas de alto custo e somente utilizadas quando são necessárias grandes movimentações; as juntas podem ser simples, com apenas, basicamente, dois blocos de elastômero, e múltiplas, com vários blocos de elastômero.

As movimentações destas juntas são facilitadas por reentrâncias existentes nas faces superior e inferior da junta; as reentrâncias superiores devem ser permanentemente mantidas livres de detritos, para não prejudicar a movimentação da junta.

As juntas são fixadas por parafusos em berços de concreto; as dimensões dos berços e dos parafusos constam de catálogos dos fabricantes; bem dimensionadas, bem assentadas e com manutenção adequada, as juntas oferecem serviço de boa qualidade e duração. Estas juntas, pelo fato de serem fabricadas em módulos de 1,00m de comprimento, permitem recuperações parciais.



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

As patologias mais comuns são: trincas e fraturas nos berços, parafusos defeituosos ou desapertados, desgaste excessivo, rasgos e vazamentos.

É aconselhável que a recuperação ou a substituição de juntas de maior complexidade seja efetuada pelo fabricante ou por empresa por ele indicada.

### 5.2.7 Juntas modulares expansíveis

Utilizadas para grandes movimentações e aberturas, podem apresentar-se com várias configurações, como por exemplo: um conjunto de várias fitas de neoprene devidamente alojadas em blocos, adequadamente suportados ou um conjunto de juntas de compressão, também devidamente alojadas e suportadas.

Os cuidados, as patologias e as recuperações destas juntas são semelhantes aos das juntas em fitas de neoprene e aos das juntas de compressão, acrescidas das verificações das estruturas auxiliares, de suporte dos apoios intermediários dos módulos das juntas.

### 5.2.8 Juntas denteadas

Mais conhecida como "finger joint", a junta denteada é constituída por duas chapas de aço, cada uma delas soldada em uma das extremidades e livre na outra; nas extremidades livres, as chapas têm saliências e reentrâncias defasadas e de dimensões adequadas e compatíveis com a movimentação da junta, o que permite um duplo funcionamento de macho e fêmea dos dentes.

Para funcionar como junta fechada, deve haver uma calha, que recolhe as águas pluviais e as escoam adequadamente.

Estas juntas devem estar perfeitamente construídas e assentadas, bem como sempre mantidas isentas de detritos; de outra forma, elas não funcionam e acabam por ter os dentes empenados, podendo provocar sérios acidentes de trânsito.

A Inspeção deve verificar se as chapas de aço estão firmemente fixadas, se há trincas ou fissuras nas soldas, se os dentes estão bem encaixados, se há corrosão nas chapas e se a calha inferior está coletando e direcionando convenientemente as águas pluviais.

A recuperação parcial destas juntas é possível porque elas são fornecidas em módulos; na recuperação e substituição dos módulos, deverá ser selecionada uma empresa com tradição e experiência neste tipo de serviço.

## 6 Manejo ambiental

As atividades de recuperação das juntas de dilatação podem variar, em número e qualidade, de acordo com o tipo de junta e a gravidade de suas patologias; em nenhuma destas atividades há qualquer agressão de monta ou permanente ao meio ambiente.

As atividades de recuperação são resumidas a seguir:

- a) sinalização: instalação e manutenção;
- b) desvio de trânsito;
- c) plataformas suspensas de trabalho;
- d) demolição e remoção de pavimento de asfalto;
- e) demolição e remoção de pavimento de concreto;





# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

- f) concreto,  $f_{ck} = 30 \text{ MPa}$ ;
- g) formas de compensado;
- h) armação, aço CA 50;
- i) concreto polimerizado;
- j) cantoneiras de aço de 4"x 4"x 1,0 cm: remoção e colocação;
- k) juntas de compressão;
- l) juntas de fita de neoprene;
- m) juntas tipo JEENE;
- n) juntas tipo Traflex ou Juntaflex;
- o) juntas modulares expansíveis;
- p) Juntas denteadas, "Finger Joints".

Os materiais, provenientes de tratamentos, substituições ou excedentes de qualquer natureza, imediatamente após a conclusão das obras, devem ser removidos para locais previamente determinados.

### 7 Inspeção

Os serviços de recuperação ou de substituição de juntas de dilatação são especializados, devendo alguns deles ser executados pelo próprio fabricante da junta.

Entretanto, como todas as atividades, em maior ou menor escala, dependem de decisões e orientações de profissionais experientes, a presença e o acompanhamento constantes de um engenheiro capacitado é indispensável.

### 8 Condições de conformidade e não- conformidade

A presença e o acompanhamento constantes de um engenheiro experiente e a recomendação de, preferencialmente, serem contratadas para recuperação das juntas de dilatação, as próprias fabricantes ou empresas por elas indicadas, reduz as possibilidades de serviços não-conformes; entretanto, detectada sua existência, eles devem ser refeitos antes do prosseguimento dos serviços.

### 9 Critérios de medição

Os serviços, diferenciados e, às vezes parciais, previamente avaliados por um projeto, resultante de uma Inspeção, devem ser medidos por etapas, conforme indicado a seguir:

- a) sinalização: instalação, operação e manutenção:
  - sinalização horizontal e vertical: cada serviço com a sua unidade, de acordo com o SICRO 2;
  - sinalização semaforica: por mês;



## **GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA**

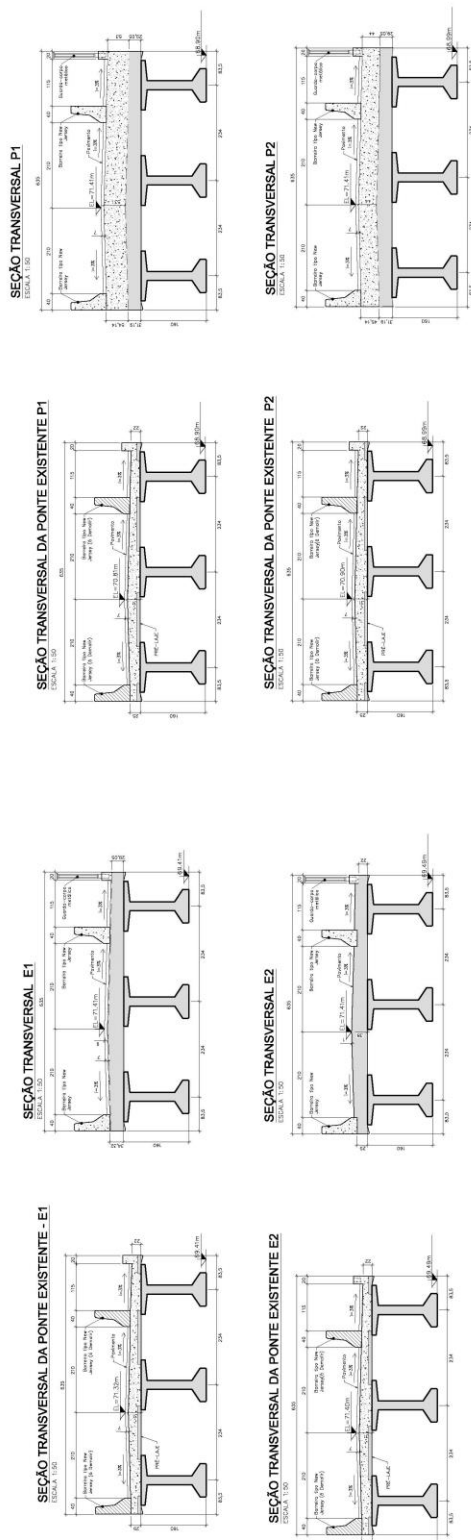
### **FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA**

- b) desvio de tráfego: cada serviço com a sua respectiva unidade, de acordo com o SICR02 ;
- c) plataformas suspensas de trabalho: por m<sup>2</sup>;
- d) demolição e remoção de pavimento de asfalto: por m<sup>3</sup>;
- e) demolição e remoção de pavimento de concreto: por m<sup>3</sup>;
- f) concreto, fck = 30 MPa: por m<sup>3</sup>;
- g) formas de compensado: por m<sup>2</sup>;
- h) armação, aço CA 50: por kg;
- i) concreto polimerizado: por m<sup>3</sup>;
- j) cantoneiras de aço de 4"x 4"x 1,0 cm: remoção e colocação: por kg;
- k) juntas de compressão: por unidade;
- l) juntas de fita de neoprene: por unidade.
- m) juntas tipo JEENE: por unidade;
- n) juntas tipo Traflex ou Juntaflex: por unidade;
- o) juntas modulares expansíveis: por unidade;
- p) juntas denteadas, "Finger Joints": por unidade.

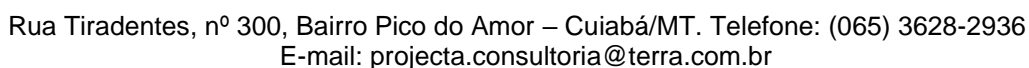


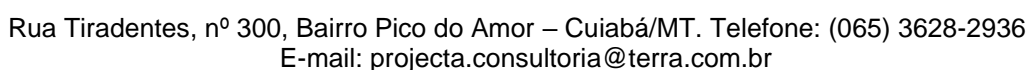
**GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA**  
**FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E**  
**HABITAÇÃO - FITHA**

**7.0 – ANTEPROJETO**

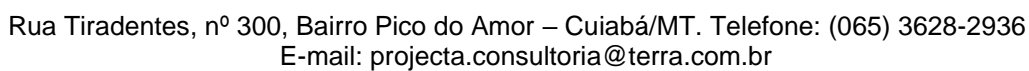


NR	APRESENTAÇÃO DO ITEM / ITO	ANÁLISE	APPROVAÇÃO	DOCUMENTO	OBSERVAÇÕES:
					<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p><b>GOVERNO DO ESTADO DE RORÔNIA</b> DEPARTAMENTO DE INDÚSTRIA DE RORÔNIA E TRANSPORTES - DERRO COORDENAÇÃO DE TRANSPORTES</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p><b>PROJECTA</b> PROJETOS E CONSULTORIA LTDA</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p><b>RORÔNIA</b> GOVERNO DO ESTADO DE RORÔNIA DEPARTAMENTO DE INDÚSTRIA DE RORÔNIA E TRANSPORTES - DERRO</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center; margin-top: 10px;"> <div> <p>RECEBEMOS, nesta data, 10 de Junho de 2016, o projeto de: <b>PROJETO DE CANTO DE ALUGUEL</b></p> <p>FEITO EM: <b>10/06/2016</b></p> </div> <div> <p>LOCAL: <b>10/06/2016</b></p> <p>DATA: <b>10/06/2016</b></p> </div> </div> <div style="text-align: right; margin-top: 10px;"> <p>01</p> </div>













**GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA**  
**FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E**  
**HABITAÇÃO - FITHA**

## **8.0 – MEMORIAL DE CÁLCULO ESTRUTURAL**



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

### INTRODUÇÃO

Nesta memória de cálculo são apresentados os diversos elementos, critérios, considerações, normas e principais resultados da análise e dimensionamento estrutural do reforço de bloco da Ponte sobre o Rio da Vala, localizada na rodovia Ramal Aliança, trecho Ramal Aliança (L-28 de Novembro/Nova Aliança), com extensão total de 100m e largura de 6,35m.

A execução da obra apresentou falhas de topografia, com pilares sendo executados com alturas erradas, e pouco ou nenhum registro dessas marcações.

O recalque que houve no pórtico P1, dado as inconsistências de informações, impossibilitou que se tenha certeza do que é recalque, e do que é falha de marcação de nível. E também, não se tem informação consistente dos momentos em que houve o recalque, em relação às fases executivas da superestrutura, a qual tem ligação monolítica com os pilares.

Por esse motivo, recomendasse que não utilizem soluções que envolvam um macaqueamento da estrutura para a posição de projeto, pois dependem de como, e em que fase, ocorreram os recalques, e seus valores. Essa indicação ocorre pelo fato de a estrutura ser monolítica, devido às falhas de topografia, que podem ter ocorridas previamente aos recalques, acarretará esforços hiperestáticos que podem causar fissuras na superestrutura.

A solução adotada para a laje foi do preenchimento do desnivelamento dos pórticos intermediários, que será corrigido com uma espessa camada de concreto, variando de 5cm nos encontros a até mais de 50cm na porção central.

Essa regularização levará a um acréscimo global de cargas verticais em todos os elementos estruturais da ponte. Haverá necessidade de reforço nas fundações dos pórticos intermediários e seus pilares. Nos encontros, não há necessidade de reforço nas fundações, pois o acréscimo de carga é pequeno e há folga na capacidade das estacas.

Esse enchimento também acarreta esforços permanentes maiores na superestrutura, e as situações críticas são o momento fletor negativo sobre os apoios, força cortante ao fim do engrossamento da alma das longarinas, e momento fletor positivo no centro do vão central.

Para efeito de cálculo e verificações, esse enchimento será considerado como maciço de concreto, em toda a largura e comprimento da ponte. Os eventuais usos de concreto leve, que visam reduzir essa carga, serão ignorados em todos os cálculos.

A execução desse enchimento deve ser feita em “damas”, de forma que a retração do concreto não cause esforços hiperestáticos significativos, e pra que não resulte em fissuração superficial excessiva.



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

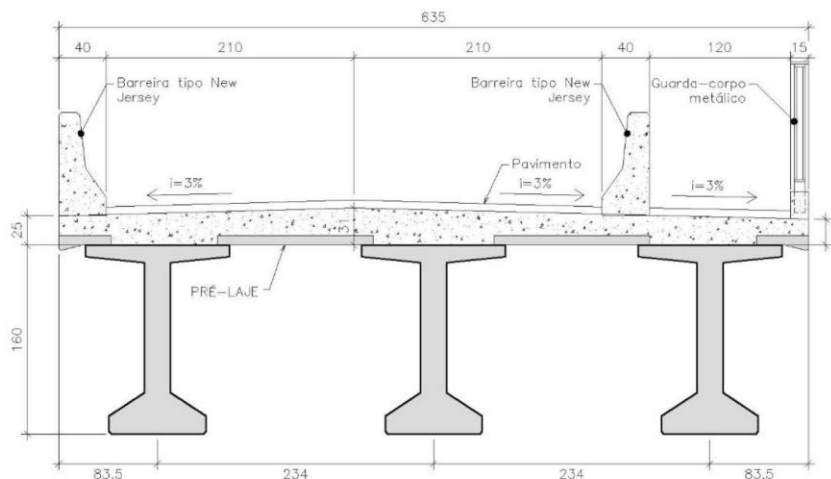
## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

### CARACTERÍSTICAS GERAIS DA ESTRUTURA

O tabuleiro é composto por vigas pré-moldadas e laje em concreto armado moldado in-loco, e integrado com as travessas por concretagem in-loco.

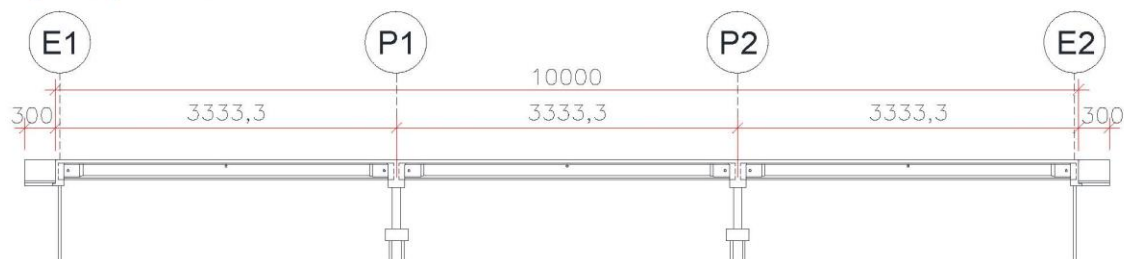
As travessas intermediárias e dos encontros são vigas de concreto moldadas in-loco sobre os elementos de fundação.

#### Seção transversal típica:



Todas as fundações são em estacas metálicas cravadas, de perfil laminado H. Nos encontros E1 e E2, as estacas são dispostas em uma única linha perpendicular ao eixo da pista, e engastam diretamente na travessa moldada in-loco. Nos pórticos P1 e P2, as estacas são dispostas em 2 linhas perpendiculares ao eixo da pista, e engastam num bloco de concreto moldado in-loco. As estacas da extremidade desses pórticos serão inclinadas, num ângulo de 20°. Desse bloco de concreto nascem 2 pilares circulares, sobre os quais será executada a travessa moldada in-loco.

#### Seção longitudinal:



As travessas possuem armadura para engaste com o tabuleiro saindo da face superior. Também sobre elas, há uma base regularizada de ~5cm de espessura, na posição onde será lançada cada uma das vigas protendidas.





# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

As vigas pré-moldadas são do tipo I, em concreto com pós-tensão aderente, usando cordoalhas de  $\varnothing 15,2\text{mm}$  ( $\varnothing 0,6''$ ) de aço CP-190 RB, possuem 1,60m de altura e 32,83m de comprimento. Há furos para passagem da armadura das transversinas, alças de içamento em cordoalhas, furos de exaustão, e estribos salientes pela face superior para ancoragem com a laje.

A laje terá espessura total mínima de 22cm, chegando a 31cm no meio do vão. Será composta por uma pré-laje pré-moldada de 6cm, com treliças eletrosoldadas para costura com a concretagem in-loco na espessura final.

Nas extremidades das vigas, sobre os apoios intermediários e encontros, a concretagem in-loco envolverá todas as vigas, incluindo a laje, promovendo uma total integração entre super, meso e infra-estrutura, formando um pórtico contínuo único. Não haverão juntas nem aparelhos de apoio.

Após a cura da laje e demais elementos moldados in-loco da superestrutura, poderão ser executados os guarda-rodas e a pavimentação. As lajes de transição podem ser executadas após a cura das travessas dos encontros.

### NORMAS DE REFERÊNCIA

O cálculo se desenvolveu com referência, onde aplicável, às seguintes normas:

NBR 6118 - 2023 - Projeto de estruturas de concreto – Procedimento;

NBR 6120 - 2019 - Cargas para o Cálculo de Estruturas;

NBR 6122 – 2022 - Projeto e Execução de Fundações;

NBR 6123 - 2023 - Forças devidas ao vento em edificações;

NBR 7187 - 2021- Projeto de pontes – procedimento;

NBR 7188 - 2024 - Carga Móvel em Ponte Rodoviária e Passarela de Pedestres;

NBR 7483 - 2021 - Cordoalhas de Aço para Concreto Protendido;

NBR 8681 - 2003 - Ações e segurança nas estruturas;

NBR 9062 - 2017 - Projeto e Execução de Estruturas de Concreto Pré-Moldado.

### MODELO DE CÁLCULO





# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

A estrutura foi modelada no software CSiBridge, onde foram feitas análises lineares e não-lineares. Os resultados obtidos do modelo foram concatenados numa planilha eletrônica, onde é feita todas as verificações de segurança aos Estados Limites de Serviço e Estados Limites Últimos.



Da análise linear se obteve todos os esforços devidos aos carregamentos que atuam após a solidarização da superestrutura com a meso e infra-estrutura, incluindo a laje. Esses carregamentos são o peso-próprio do guarda-rodas e da pavimentação (Sobrecargas permanentes), a carga móvel (Trem-tipo 450kN), e o gradiente térmico.

Os esforços que ocorrem antes dessa solidarização, enquanto a estrutura é isostática (vigas bi-apoiadas), foram obtidos diretamente na planilha eletrônica. São os esforços devidos ao peso-próprio da viga, peso-próprio da laje antes da cura, e isostáticos de protensão.

O peso-próprio da viga foi considerado com distância entre apoios diferentes, entre o período em que a viga está armazenada, e após o lançamento sobre as travessas.

Os esforços devidos à protensão, ao longo da viga, obtidos pela planilha, levam em conta a variação de seção nas extremidades e a posição e inclinação de cada cabo individualmente. Os vazios das bainhas metálicas também são considerados na obtenção dos esforços devidos à protensão, antes da injeção de argamassa, assim como a variação da posição do CG da seção homogeneizada da viga com as cordoalhas.

As perdas de protensão nessa fase isostática, entre o corte das cordoalhas e a cura da laje, foram determinadas pelo processo simplificado, conforme o item 9.6.3.4.2 da NBR-6118.

Após a solidarização da laje e das vigas com as travessas e fundações, a estrutura passa a ser hiperestática. Devido a isso, os efeitos de fluência, retração e perdas de protensão causam esforços hiperestáticos. Esses esforços foram obtidos por meio de uma análise não-linear física, no software CSiBridge, levando em conta o processo executivo da estrutura. Nesse modelo, foram incluídos apoios provisórios que simulam a fase de armazenamento das vigas, e as cordoalhas discretizadas como elementos. As fases construtivas do modelo incluem a fase isostática, onde é aplicada a protensão, e a fase hiperestática, onde o modelo não-linear físico leva em conta os efeitos de relaxação das cordoalhas, e a retração e fluência do concreto, e a consequente perda de protensão diferida no tempo, com as interferências de um efeito sobre o outro, para um grande período de tempo em que o resultado pode ser considerado como a tempo “infinito”. Nesse modelo, é também levado em conta a diferença entre o concreto da viga e da laje, e a diferença de tempo em que se dá a cura de cada um.

As vigas foram consideradas como tendo idade de 90 dias no momento da concretagem da laje, transversina e solidarização com as travessas. Esses 90 dias são contados a partir do término da protensão de todos os cabos. Esse período de cura em fase isostática das vigas é necessário para que sejam reduzidos os efeitos hiperestáticos causados pela retração e fluência do concreto da superestrutura. O período pode ser maior que esse estipulado no cálculo, mas não menor, sob o risco de os efeitos hiperestáticos serem superiores aos considerados no dimensionamento.



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

A contensão lateral das estacas foi discretizada como molas lineares horizontais, com valores de acordo com a tabela abaixo:

**TABLE 16-4**  
**Representative range of values of lateral**  
**modulus of subgrade reaction (value of  $A_s$**   
**in the equation  $k_s = A_s + Bz^n$**

Soil*	$k_s$ , kcf	$k_s$ , MN/m <sup>3</sup>
Dense sandy gravel	1400–2500	220–400
Medium dense coarse sand	1000–2000	157–300
Medium sand	700–1800	110–280
Fine or silty, fine sand	500–1200	80–200
Stiff clay (wet)	350–1400	60–220
Stiff clay (saturated)	175–700	30–110
Medium clay (wet)	250–900	39–140
Medium clay (saturated)	75–500	10–80
Soft clay	10–250	2–40

\*Either wet or dry unless otherwise indicated.



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

### CARACTERÍSTICAS DOS MATERIAIS

- Classe de agressividade ambiental II, conforme NBR6118/2014;
- Cobrimento das armaduras: 3cm para peças moldadas *in-loco*, 2cm para as pré-moldadas e 5cm para as fundações.
- Concreto protendido nível 2 (protensão limitada).

#### Concreto para as vigas pré-moldadas protendidas (Classe C40)

- Diâmetro máximo agregados: 19mm
- Relação água/cimento máxima: 0,40

##### Fase inicial

- Resistência característica à compressão  $f_{ck,j} = 35 \text{ MPa}$
- Módulo de elasticidade  $E = 29817 \text{ MPa}$
- Resistência à tração  $f_{ctk,j,inf} = 2,25 \text{ MPa}$
- Compressão admissível  $\sigma_c = 0,7 f_{ck,j} = 24,5 \text{ MPa}$
- E.L.U.
- Coeficiente de segurança  $\gamma_c = 1,2$
- Resistência à compressão de cálculo  $f_{cd,j} = f_{ck,j} / \gamma_c = 29,17 \text{ MPa}$
- Resistência à tração de cálculo  $f_{ctd,j} = f_{ctk,j} / \gamma_c = 1,88 \text{ MPa}$

##### Fase final

- Resistência característica à compressão  $f_{ck} = 40 \text{ MPa}$
- Módulo de elasticidade  $E = 31876 \text{ MPa}$
- Resistência à tração admissível  $f_{ctk,inf} = 2,46 \text{ MPa}$
- E.L.U.
- Coeficiente de segurança  $\gamma_c = 1,4$
- Resistência à compressão de cálculo  $f_{cd} = f_{ck} / \gamma_c = 28,57 \text{ MPa}$
- Resistência à tração de cálculo  $f_{ctd} = f_{ctk} / \gamma_c = 1,76 \text{ MPa}$

#### Concreto moldado in loco (classe C25)

- Diâmetro máximo dos agregados: 25mm
- Relação água/cimento máxima: 0,50
- Resistência característica à compressão  $f_{ck} = 25 \text{ MPa}$
- Resistência à tração admissível  $f_{ctk,inf} = 1,80 \text{ MPa}$
- Módulo de elasticidade  $E = 28000 \text{ MPa}$
- E.L.U.
- coeficiente de segurança  $\gamma_c = 1,4$
- resistência à compressão de cálculo  $f_{cd} = f_{ck} / \gamma_c = 21,43 \text{ MPa}$
- resistência à tração de cálculo  $f_{ctd} = f_{ctk} / \gamma_c = 1,08 \text{ MPa}$

#### Aço para cordoalha de 0,6"

CP 190 RB

- $f_{ptk} = 1900 \text{ MPa}$
- $f_{pyk} = 1710 \text{ MPa}$

A tensão máxima resistente da cordoalha deve verificar as seguintes desigualdades:  
 $\sigma_{pi} \leq 0,77 f_{ptk} = 0,77 \times 1.900 = 1.463 \text{ MPa} = 146,3 \text{ kN/cm}^2$  ou  
 $\sigma_{pi} \leq 0,85 f_{pyk} = 0,85 \times 1.710 = 1.453 \text{ MPa} = 145,3 \text{ kN/cm}^2$

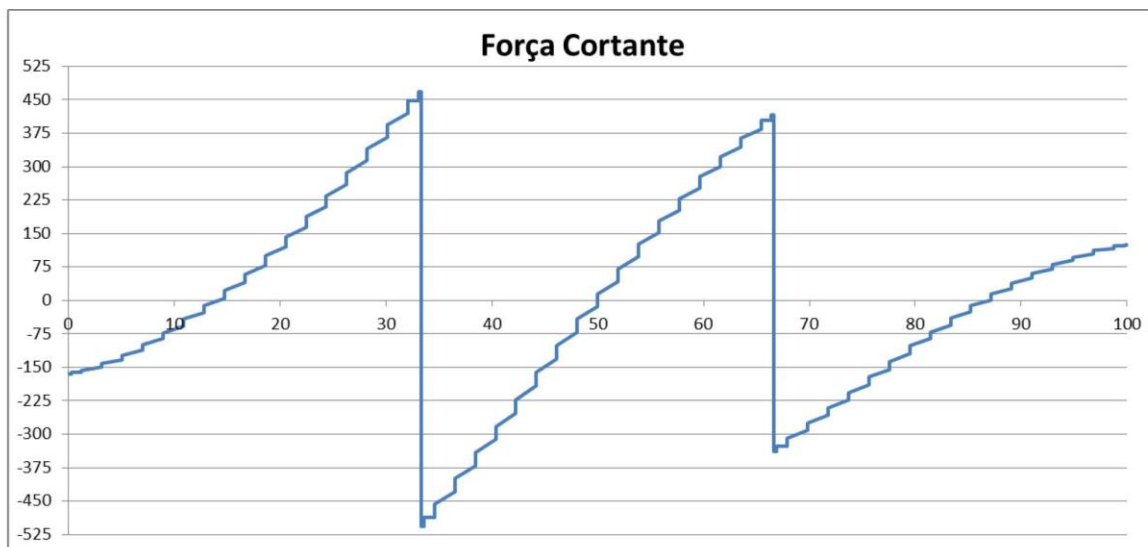
### ENCHIMENTO

A seguir, os esforços adicionais devido ao enchimento sobre a laje, segundo as espessuras indicadas no projeto.

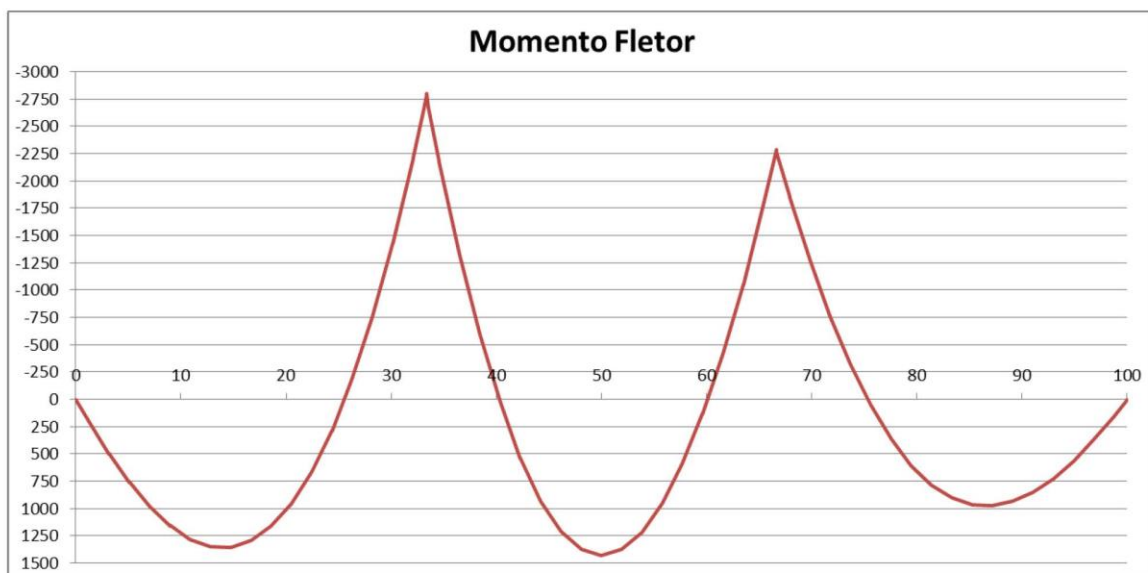


# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA



*Força Cortante devido ao enchimento de concreto, na longarina da borda*



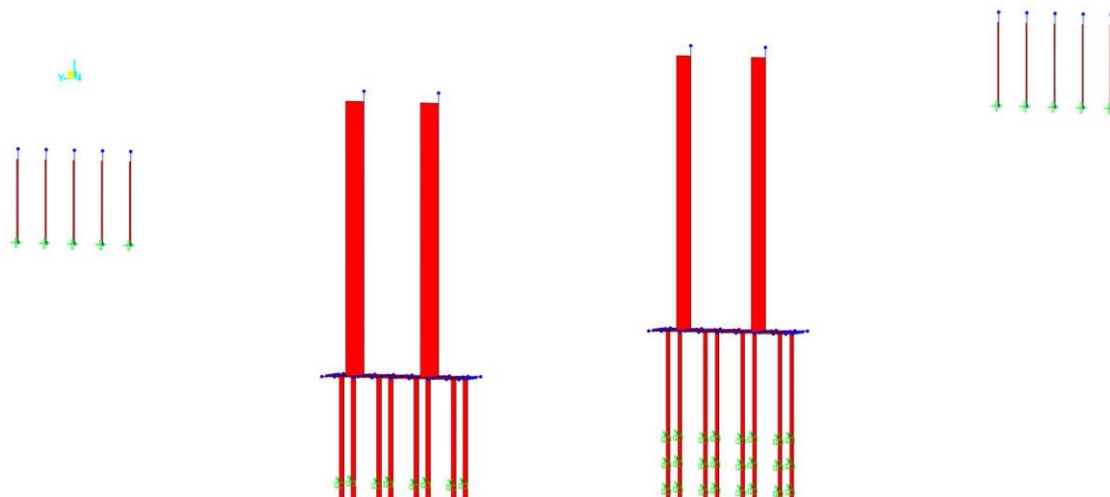
*Momento Fletor devido ao enchimento de concreto, na longarina da borda*





# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA



*Carga Axial devida ao enchimento de concreto nas estacas e pilares*

A carga adicional nas estacas dos encontros, devido ao enchimento, é de 110kN em cada estaca do encontro E1, 82kN em cada estaca do encontro E2, 383kN em cada uma das 8 estacas do pórtico P1, 297kN em cada uma das 8 estacas do pórtico P2.

A carga adicional nos pilares do pórtico P1 é de 1505kN, e nos pilares do pórtico P2 é de 1173kN.

## VERIFICAÇÕES

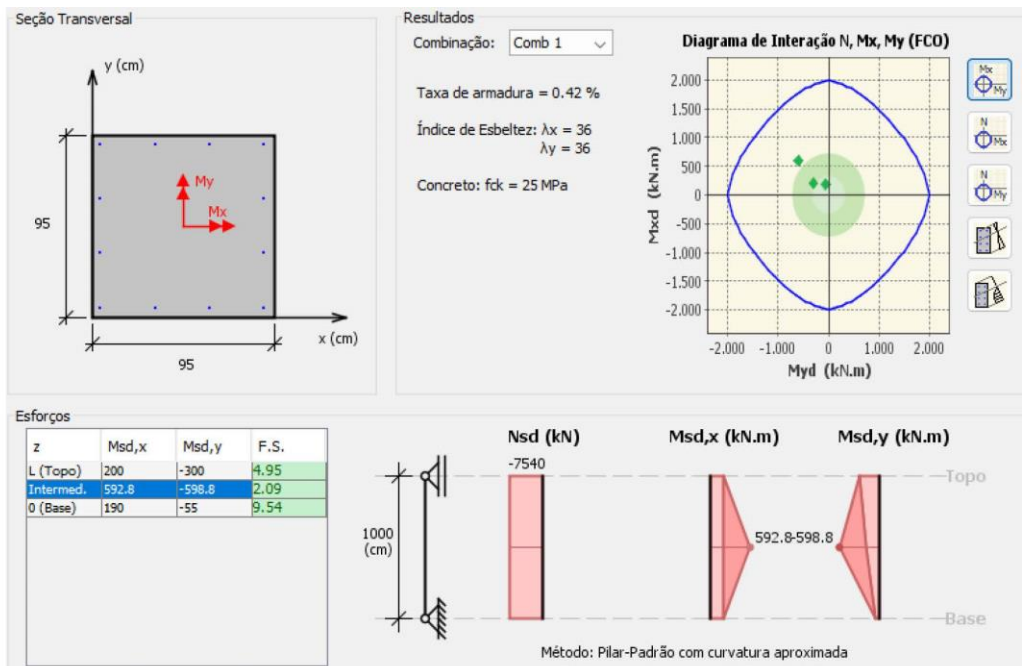
### PILARES

A sobrecarga extra nos pilares demanda um acréscimo de seção, por conta de efeitos de segunda ordem local em sua porção central. Nos engastes no bloco e na travessa não há necessidade de reforço. Um engrossamento da seção, de Ø80cm circular para um quadrado de 95x95cm, com 3Ø20 de armadura concentrada em cada canto, é suficiente.



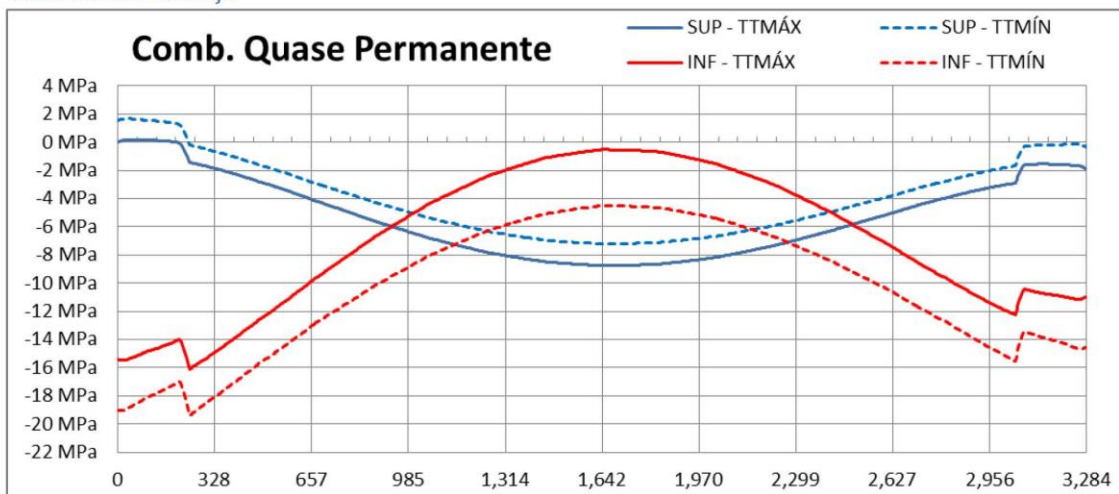
# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA



## LONARINAS

### Tensões em Serviço



Mesmo desprezando a contribuição do concreto adicionado sobre a laje como mesa comprimida, as tensões em serviço no vão central, na combinação quase permanente, continuam isentas de tração.

Na região dos engastes, a verificação se dá em Estado Limite Último, tal qual uma seção de concreto armado.

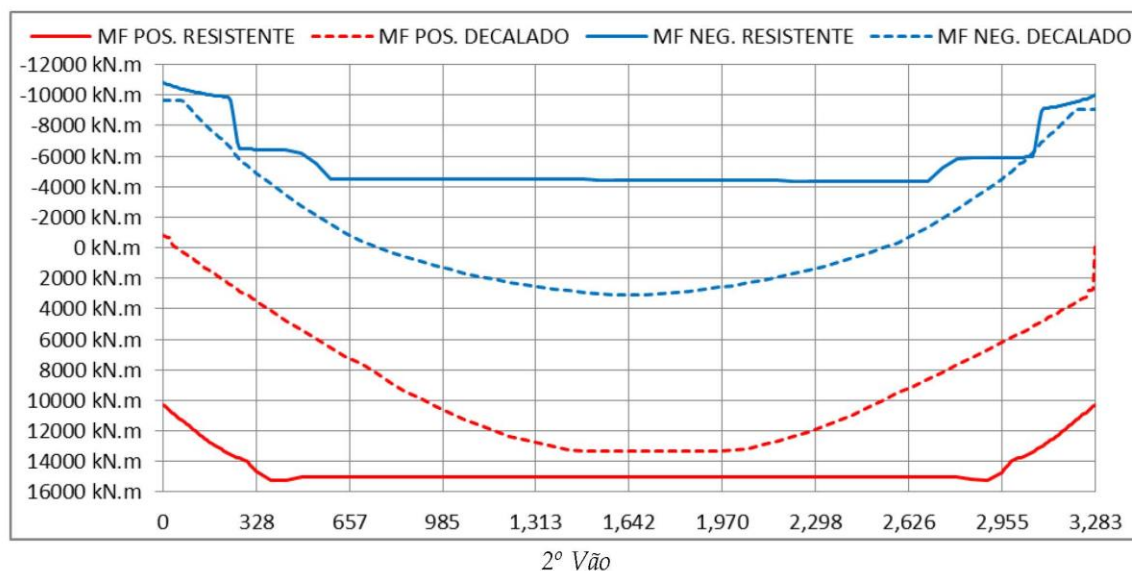
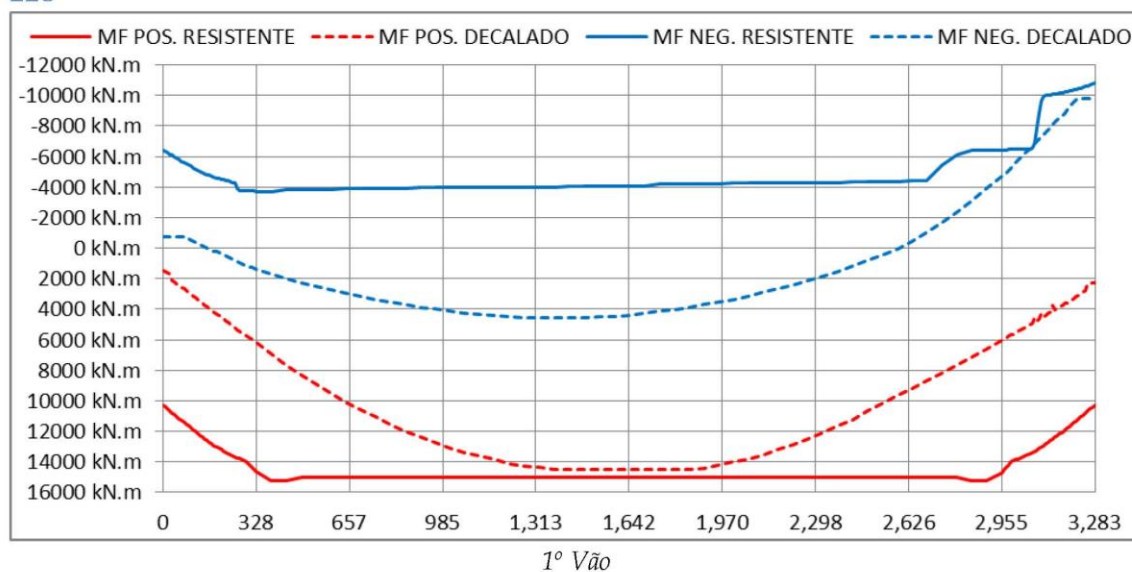




# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

ELU



O momento fletor positivo resistente não levou em conta a contribuição do enchimento como mesa colaborante, e ainda assim a longarina resiste à solicitação.

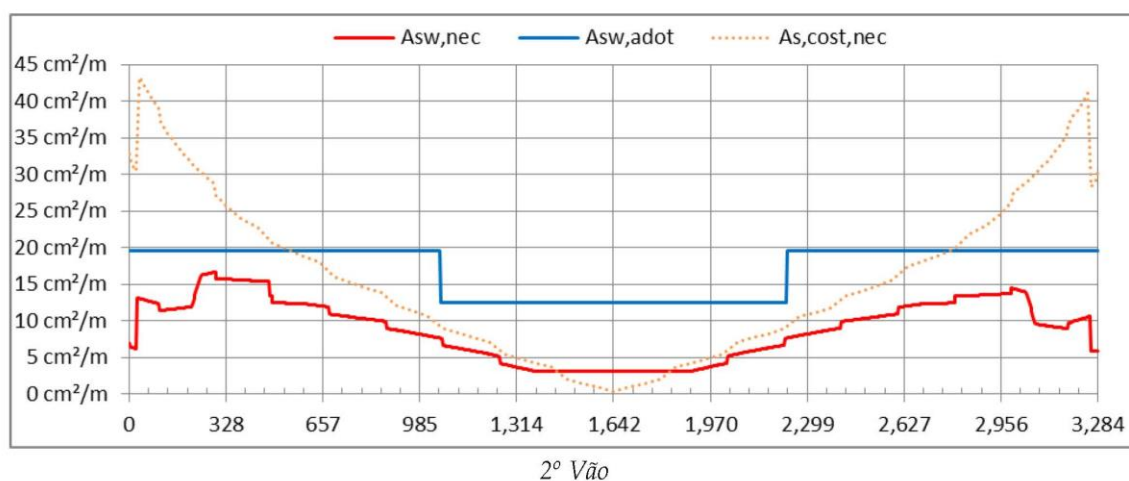
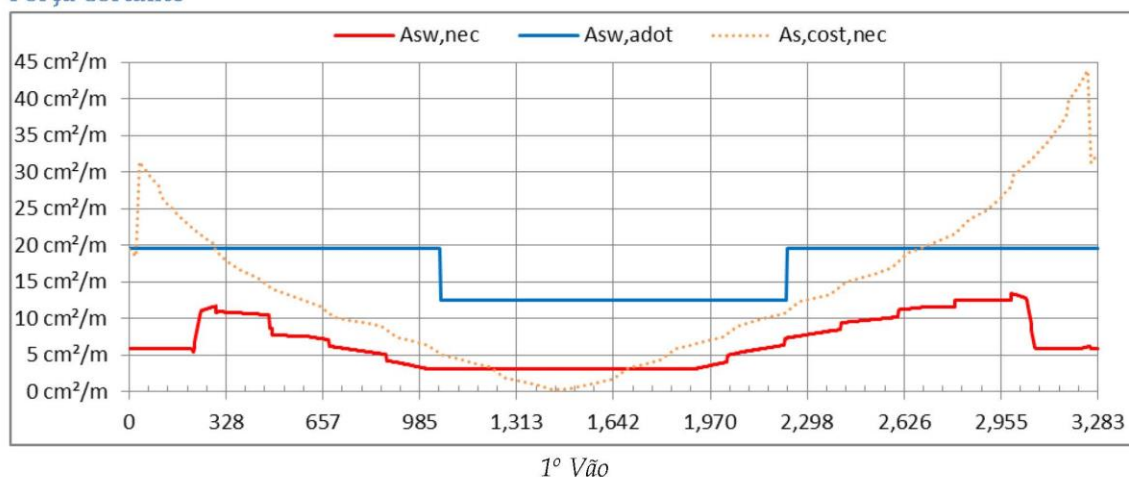
Já para o cálculo do momento fletor negativo resistente, foi levado em conta a armadura longitudinal no enchimento, e sua posição vertical em relação à longarina. Por isso, especialmente sobre os pórticos intermediários, é importante que exista uma boa costura entre o enchimento e a laje existente, conforme especificado no projeto.



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

### Força Cortante



O cálculo da armadura necessária à força cortante, nesses gráficos, levou em conta a colaboração do enchimento. Também por esse motivo, é importante que a costura entre o enchimento e a laje existente sejam robustas, tal qual especificado no projeto.



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

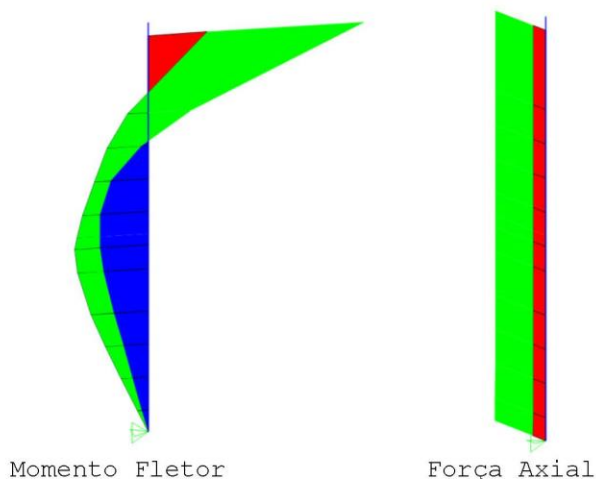
### ESTACAS

O acréscimo de cargas nas estacas demanda que as fundações dos pórticos intermediários sejam reforçadas. Acrescentando estacas, parte da carga adicional do enchimento e também parte da carga móvel atuarão nas estacas novas, de forma a manter a cargas nas estacas existentes dentro de sua capacidade. Para tanto, é necessário que o número de estacas seja duplicado, isto é, 8 novas estacas devem ser incorporadas à fundação de cada pórtico.

Já nos encontros, a carga máxima incluindo todos os carregamentos e o enchimento fica abaixo de 900kN, portanto não há necessidade de reforço neles.

O máximo momento fletor nas estacas ocorre no topo, e possui distribuição de valores semelhante ao gráfico abaixo. As solicitações máximas e mínimas nesse ponto, nas combinações em ELU, estão listadas a seguir:

	P1
$N_{Sd,máx}$	-1472 kN
$N_{Sd,min}$	-711 kN
$M_{X_{Sd},máx}$	41 kN.m
$M_{Y_{Sd},máx}$	22 kN.m
Perfil	HP 250x85
L	350.0 cm
$K \cdot L / r_x$	32.92
$K \cdot L / r_y$	55.79
$N_{Rd}$	2333 kN
$M_{X_{Rd}}$	266.72 kN.m
$M_{Y_{Rd}}$	151.13 kN.m
Escoamento	0.741
Flambagem	0.981



### BLOCOS

O bloco foi dimensionado a partir da máxima carga nas estacas, seguindo os mesmos procedimentos adotados anteriormente, como se fosse um bloco com 1 pilar sobre 4 estacas. É uma simplificação que não leva a resultados muito conservadores.

	P1
$N_{Sk}$	-6000 kN
d	170 cm
$\alpha_{biela}$	45°
$\sigma_{c,Pilar}$	24.6 MPa
$\sigma_{c,Estaca}$	13.4 MPa
$\sigma_{c,Limite}$	33.8 MPa
Armadura	10 Ø25mm



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

### DIMENSIONAMENTO DAS ESTACAS

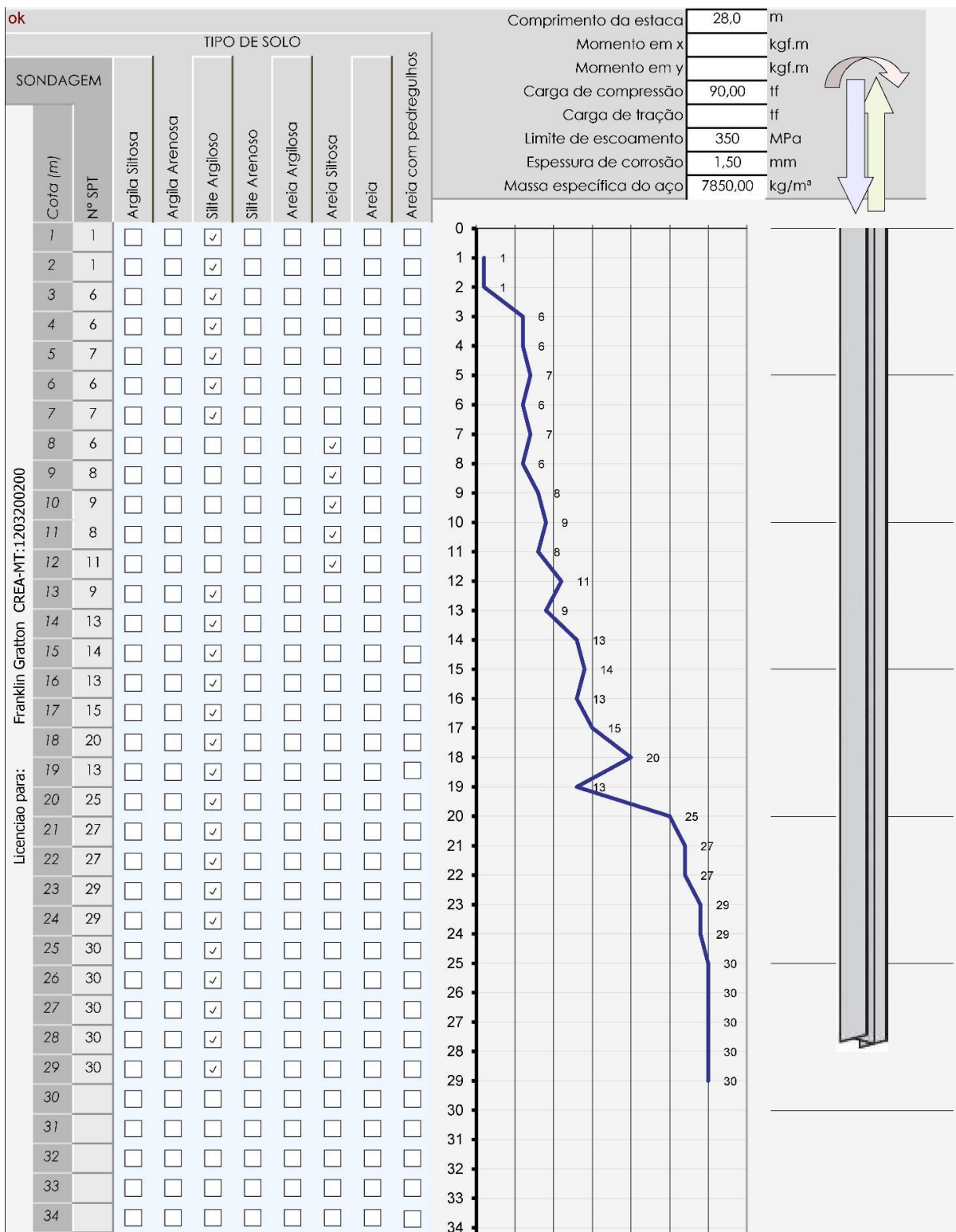
A carga admissível das estacas foi calculada através dos Métodos Pedro Paulo Costa Velloso, Aoki e Velloso, Decourt-Quaresma, Alberto Henrique Teixeira e Urbano Rodrigues Alonso. O dimensionamento geotécnico foi feito utilizando uma carga, atuante na estaca mais solícita, no valor de  $N_{sd} = 900\text{kN}$  (90tf), e foi considerado uma média entre os métodos para determinar o comprimento da estaca necessário das estacas.

A carga admissível nas estacas do bloco de reforço foi avaliada que elas integraram a maior parte das cargas atuantes, dessa forma, as cargas atuantes nas estacas já existentes na ponte vão estar inorando assim a carga atuante nelas.



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA





# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

CARGA ADMISSÍVEL RELAÇÃO ESTACA/SOLO							
Área de ponta		660,4	cm²				
Perímetro		102,8	cm	Carga admissível da estaca (tf)			
Eficiência de compressão			Capacidade de carga total da estaca (tf)				
Efic. de tração			Capacidade de carga atrito de ponta (tf)				
			Capacidade de carga atrito lateral (tf)				
Processo 1	0,0	1,5	Pedro Paulo Costa Velloso	294,3	53,5	347,8	139,1
Processo 2	0,0	# 0,7	Aoki-Velloso	102,0	26,0	128,0	64,0
Processo 3	0,0	1,6	Decouri-Quaresma	172,3	39,6	212,0	142,5
Processo 4	0,0	1,0	Alberto Henriques Teixeira	166,9	15,8	182,8	91,4
Processo 5	0,0	1,2	Urbano Rodrigues Alonso	182,4	29,7	212,1	106,1
Média	0,0	1,2	Médias dos processos	183,6	32,9	216,5	108,6

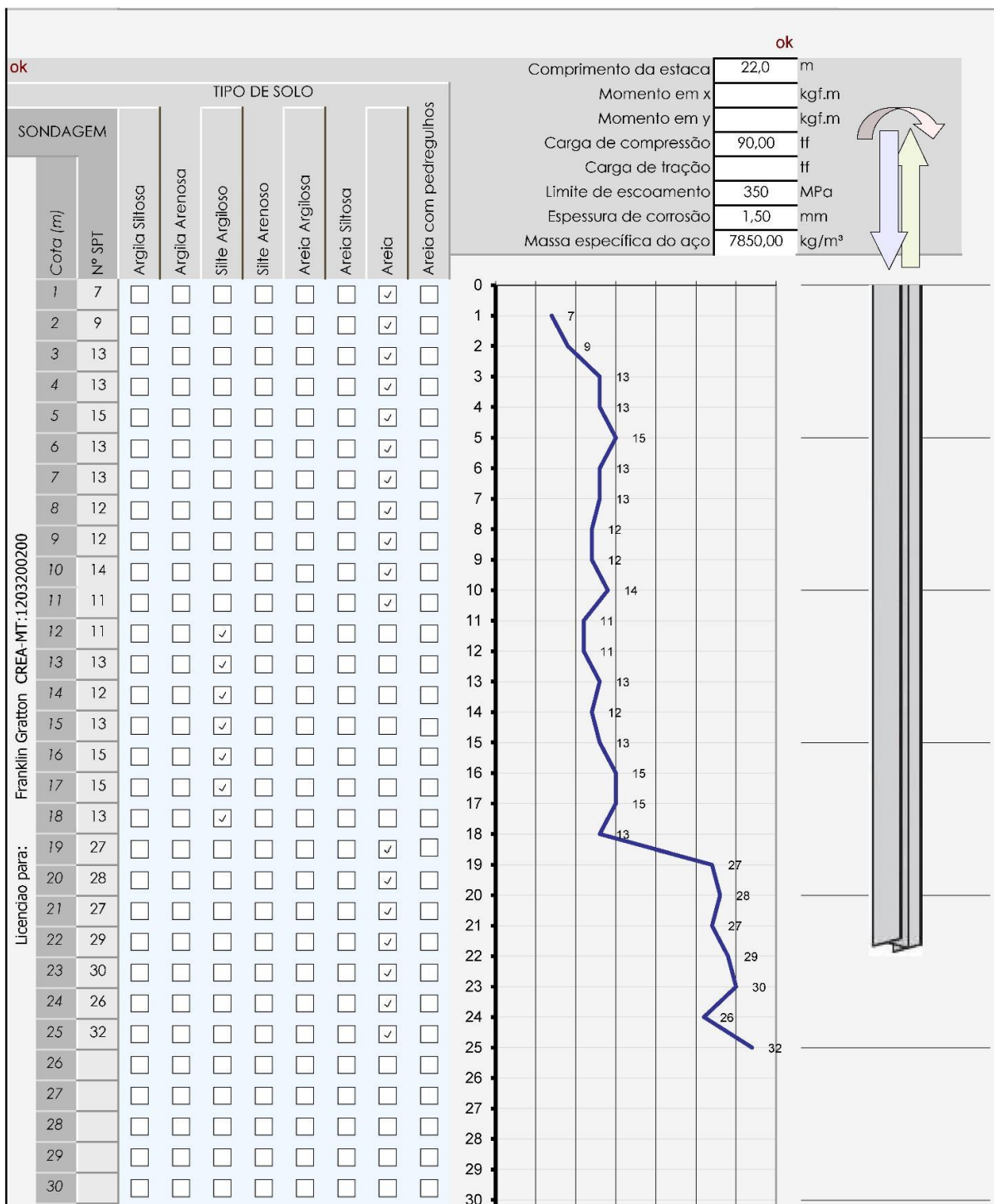
A estimativa de profundidade das estacas do pórtico P1 é de 28m, obtendo uma média de carga admissível maior 100tf.





# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA





# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

CARGA ADMISSÍVEL RELAÇÃO ESTACA/SOLO									
Área de ponta		660,4	cm <sup>2</sup>						
Perímetro		102,8	cm						
Eficiência de compressão								Carga admissível da estaca (tf)	
Efic. de tração								Capacidade de carga total da estaca (tf)	
								Capacidade de carga atrito de ponta (tf)	
								Capacidade de carga atrito lateral (tf)	
Processo 1	0,0	1,2			Pedro Paulo Costa Velloso	176,2	100,8	277,0	<b>110,8</b>
Processo 2	0,0	1,2			Aoki-Velloso	109,1	109,4	218,6	<b>109,3</b>
Processo 3	0,0	1,3			Decourt-Quaresma	132,5	75,7	208,2	<b>120,8</b>
Processo 4	0,0	# 0,9			Alberto Henriques Teixeira	125,8	35,7	161,5	<b>80,7</b>
Processo 5	0,0	# 1,0			Urbano Rodrigues Alonso	139,5	37,3	176,8	<b>88,4</b>
Média	0,0	1,1			Médias dos processos	136,6	71,8	208,4	<b>102,0</b>

E para o Pórtico P2 foi estimada a profundidade de 22m para as estacas do reforço. Obtendo uma média dos processos maior que 100tf.




**GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA**  
**FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E**  
**HABITAÇÃO - FITHA**

## **9.0 – MEMORIAL DE CÁLCULO DOS QUANTITATIVOS**



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA


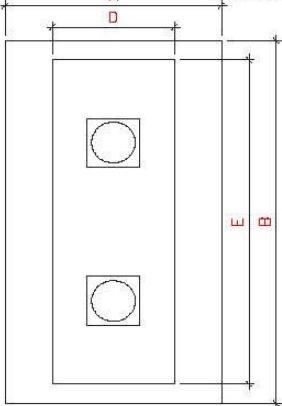
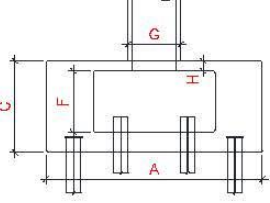
## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

 <b>RONDÔNIA</b> Governo do Estado		<b>GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA</b> <b>DEPARTAMENTO DE ESTRADA DE RODAGEM DE RONDONIA E TRANSPORTES - DER/RO</b>	
<b>MEMÓRIA DE CÁLCULO DOS QUANTITATIVOS</b>			
01 /10			
Obra:	<b>Construção de ponte de concreto pré-moldado protendido</b>		
Rodovia:	<b>Ramal Aliança</b>	Local:	<b>Rio Vala</b>
Trecho:	<b>Ramal Aliança (L-28 de Novembro/Nova Aliança)</b>		
Extensão:	<b>100,00 m</b>	Largura:	<b>6,35 m</b>
<b>SERVIÇOS PRELIMINARES</b>			
<b>9748003</b>	<b>PCMSO - (Programa de Controle Médico e Saúde Ocupacional)</b>		
Total Acumulado	= 1,00	V =	1,00 m²
<b>9748002</b>	<b>PCMAT ( Progr. de Cond. e Meio Ambiente de Trabalho na Ind. Da Const. Civil)</b>		
Total Acumulado	= 1,00	A =	1,00 m²
<b>Comp.01</b>	<b>Instalações de Canteiro e Acampamento</b>		
Total Acumulado	= 1,00	U =	1,00 und
<b>5213570</b>	<b>Placa em aço - película I + I - fornecimento e implantação</b>		
A= 4,00 x 2,00 x 2	= 16,00	A =	16,00 m²
<b>5216111</b>	<b>Suporte para placa de sinalização em madeira de lei tratada 8 x 8 cm - fornecimento e implantação</b>		
U= 3 x 2	= 6,00	U =	6,00 und
<b>MOBILIZAÇÃO E DESMOBILIZAÇÃO</b>			
<b>Comp.03</b>	<b>Mobilização de Equipamentos Rodantes</b>		
Total Acumulado	= 1,00	U =	1,00 und
<b>Comp.03</b>	<b>Desmobilização de Equipamentos Rodantes</b>		
Total Acumulado	= 1,00	U =	1,00 und
<b>Comp.04</b>	<b>Mobilização de Equipamentos de Grande Porte (pesado)</b>		
Total Acumulado	= 1,00	U =	1,00 und
<b>Comp.04</b>	<b>Desmobilização de Equipamentos de Grande Porte (pesado)</b>		
Total Acumulado	= 1,00	U =	1,00 und



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

	<p align="center"><b>GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA</b> DEPARTAMENTO DE ESTRADA DE RODAGEM DE RONDONIA E TRANSPORTES - DER/RO</p>
<p align="center"><b>MEMÓRIA DE CÁLCULO DOS QUANTITATIVOS</b></p>	
<p align="right">02 /10</p>	
<p><b>Comp.05 ADMINISTRAÇÃO LOCAL</b> Administração Local Total Acumulado = 1,00</p>	<p><b>U = 1,00 und</b></p>
<p align="center"><b>INFRAESTRUTURA</b></p>	
<p><b>ADAPTADA 01 Estaca perfil metálico HP 250 x 89 - fornecimento e cravação</b></p>	
<p><math>L = (30,41 + 26,05) \times 8</math> Total Acumulado = 451,68 m</p>	<p><b>L = 451,68 m</b></p>
<p><b>1419543 Corte de perfil metálico com máquina policorte com espessura de até 1/8"</b> <math>U = (1 + 1) \times 8</math></p>	<p><b>U = 16,00 und</b></p>
<p><b>3108016 Fôrmas de compensado plastificado 14 mm - uso geral - utilização de 2 vezes - confecção, instalação e retirada</b></p>	
<div>   </div> <p> <math>A = 3,90 \text{ m}</math>  <math>B = 7,10 \text{ m}</math>  <math>C = 1,80 \text{ m}</math>  <math>D = 2,20 \text{ m}</math>  <math>E = 6,35 \text{ m}</math>  <math>F = 1,20 \text{ m}</math>  <math>G = 0,95 \text{ m}</math>  <math>H = 0,20 \text{ m}</math>  <math>J = 2 \text{ und}</math> </p> <p><math>A = [(7,1 + 1,8) \times 2 \times 3,9 + 7,1 \times 1,8] \times 2</math></p>	<p><b>A = 164,40 m²</b></p>
<p><b>1106280 Concreto para bombeamento fck = 30 MPa - confecção em central dosadora de 30 m³/h - areia e brita comerciais</b></p> <p><math>V = (7,1 \times 1,8 \times 3,9 - 2,2 \times 6,35 \times 1,2) \times 2</math></p>	<p><b>V = 99,684 m³</b></p>
<p><b>1106088 Lançamento mecânico de concreto com bomba rebocável com capacidade de 30 m³/h - confecção em central dosadora de 30 m³/h</b></p> <p><math>V = (7,1 \times 1,8 \times 3,9 - 2,2 \times 6,35 \times 1,2) \times 2</math></p>	<p><b>V = 99,684 m³</b></p>
<p><b>1100657 Adensamento de concreto por vibrador de imersão</b></p> <p><math>V = (7,1 \times 1,8 \times 3,9 - 2,2 \times 6,35 \times 1,2) \times 2</math></p>	<p><b>V = 99,684 m³</b></p>
<p><b>407819 Armação em aço CA-50 - fornecimento, preparo e colocação</b> Bloco de coroamento =</p>	<p><b>P<sub>total</sub> = 4.193,2 kg</b></p>



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA



GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA  
DEPARTAMENTO DE ESTRADA DE RODAGEM DE RONDONIA E TRANSPORTES - DER/RO

### MEMÓRIA DE CÁLCULO DOS QUANTITATIVOS

03 /10

#### INFRAESTRUTURA (cont.)

**1608024** Perfuração em concreto com coroa diamantada - D = 20 mm  
*Posição P17 x 2 furos por barra x 2 blocos x o comprimento perfurado 0,10m*  
C = 68 x 2 x 2 x 0,10 C = 27,200 m

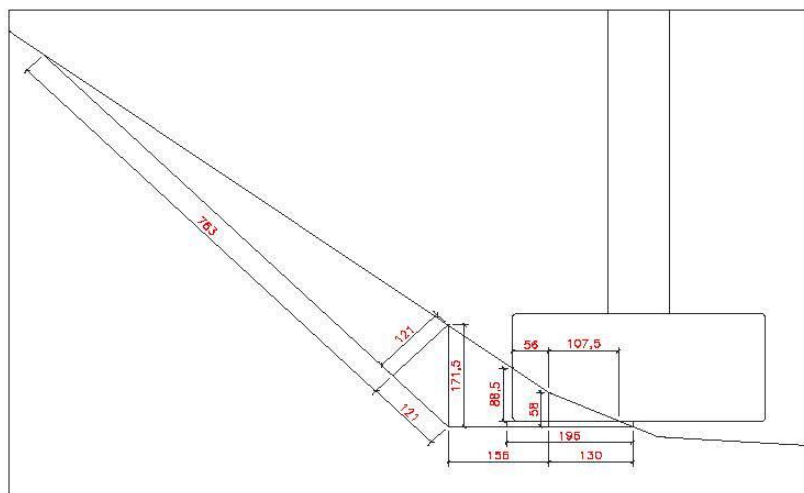
**1600408** Apicoamento manual de concreto  
 $A = [ ( 6,35 + 2,2 ) \times 2 \times 1,2 + 6,35 \times 2,2 \times 2 ] \times 2$  A = 96,92 m<sup>2</sup>

**3806402** Limpeza em superfície de concreto com jateamento d'água sob pressão  
 $A = [ ( 6,35 + 2,2 ) \times 2 \times 1,2 + 6,35 \times 2,2 \times 2 ] \times 2$  A = 96,92 m<sup>2</sup>

**2407972** Fornecimento e aplicação de adesivo estrutural à base de resina epóxi  
 $P = \pi \times 0,02^2 / 4 \times 27,2 \times 1,70 \times 1000$  P = 14,530 kg

**5605942** Pintura eletrostática com tinta em pó à base de resina epóxi - E = 200 µm  
 $A = [ ( 6,35 + 2,2 ) \times 2 \times 1,2 + 6,35 \times 2,2 \times 2 ] \times 2$  A = 96,92 m<sup>2</sup>

**4805749** Escavação manual de vala em material de 1ª categoria



$V = [ ( 1,715 + 0,58 ) \times 0,50 \times 1,56 + 0,58 \times 1,30 \times 0,50 + 7,63 \times 1,21 \times 0,50 + 1,21 \times 1,21 \times 0,50 ] \times ( 7,10 + 2,00 \times 2 )$  V = 83,419 m<sup>3</sup>

**1106057** Concreto magro - confecção em betoneira e lançamento manual - areia e brita comerciais  
 $V = 1,96 \times 0,10 \times ( 7,10 + 0,10 \times 2 )$  V = 1,430 m<sup>3</sup>


**4815671** Reaterro e compactação com soquete vibratório  
 $V = \{ 83,419 - 1,43 - [ ( 0,885 + 0,48 ) \times 0,50 \times 0,56 + 0,48 \times 1,075 \times 0,50 ] \times 7,10 \} \times 1,20$  V = 92,932 m<sup>3</sup>





# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

		<p align="center"><b>GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA</b> <b>DEPARTAMENTO DE ESTRADA DE RODAGEM DE RONDONIA E TRANSPORTES - DER/RO</b></p>	
<p align="center"><b>MEMÓRIA DE CÁLCULO DOS QUANTITATIVOS</b></p>			
<p align="right">04 /10</p>			
<p><b>MESOESTRUTURA</b></p>			
<b>3108016</b>	<b>Fôrmas de compensado plastificado 14 mm - uso geral - utilização de 2 vezes - confecção, instalação e retirada</b>		
<b>Pilares</b>			
$A = ( 0,95 + 0,95 ) \times 2 \times 9,60 \times 2 \times 2$	<b>A = 145,92 m²</b>		
<b>1106280</b>	<b>Concreto para bombeamento fck = 30 MPa - confecção em central dosadora de 30 m³/h - areia e brita comerciais</b>		
<b>Pilares</b>			
$V = ( 0,95 \times 0,95 - \pi \times 0,80^2 / 4 ) \times 9,60 \times 2 \times 2$	<b>V= 15,35 m³</b>		
<b>1106088</b>	<b>Lançamento mecânico de concreto com bomba rebocável com capacidade de 30 m³/h - confecção em central dosadora de 30 m³/h</b>		
<b>Pilares</b>			
$V = ( 0,95 \times 0,95 - \pi \times 0,80^2 / 4 ) \times 9,60 \times 2 \times 2$	<b>V= 15,35 m³</b>		
<b>1100657</b>	<b>Adensamento de concreto por vibrador de imersão</b>		
<b>Pilares</b>			
$V = ( 0,95 \times 0,95 - \pi \times 0,80^2 / 4 ) \times 9,60 \times 2 \times 2$	<b>V= 15,35 m³</b>		
<b>407819</b>	<b>Armação em aço CA-50 - fornecimento, preparo e colocação</b>		
<b>Pilares = 2.326,9 kg</b>	<b>P<sub>total</sub> = 2.326,9 kg</b>		
<b>1608024</b>	<b>Perfuração em concreto com coroa diamantada - D = 20 mm</b>		
<b>Furo posição P15 e P16</b>			
$C = 12 \times 2 \times 2 \times 0,20$	<b>C = 9,600 m</b>		
<b>1600408</b>	<b>Apicoamento manual de concreto</b>		
$A = \pi \times 0,80^2 / 4 \times 10,00 \times 2 \times 2$	<b>A = 20,11 m²</b>		
<b>3806402</b>	<b>Limpeza em superfície de concreto com jateamento d'água sob pressão</b>		
$A = \pi \times 0,80^2 / 4 \times 10,00 \times 2 \times 2$	<b>A = 20,11 m²</b>		
<b>2407972</b>	<b>Fornecimento e aplicação de adesivo estrutural à base de resina epóxi</b>		
$P = \pi \times 0,02^2 / 4 \times 9,6 \times 1,70 \times 1000$	<b>P = 5,130 kg</b>		
<b>5605942</b>	<b>Pintura eletrostática com tinta em pó à base de resina epóxi - E = 200 µm</b>		
$A = \pi \times 0,80^2 / 4 \times 10,00 \times 2 \times 2$	<b>A = 20,11 m²</b>		



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA



GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA  
DEPARTAMENTO DE ESTRADA DE RODAGEM DE RONDONIA E TRANSPORTES - DER/RO

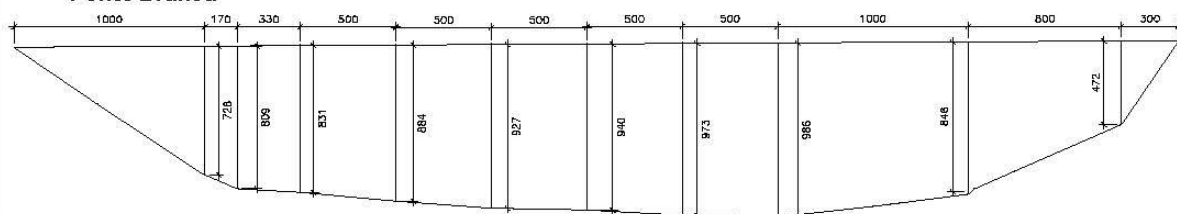
### MEMÓRIA DE CÁLCULO DOS QUANTITATIVOS

05 /10

#### MESOESTRUTURA

2108169 Escoramento com pontaletes D = 15 cm - utilização de 1 vez - confecção e instalação

#### Ponte Branca



$V = \text{Somatória das Áreas das seções} \times \text{largura da ponte branca}$

Somatória das Áreas das seções = áreas de triângulos e trapézios do desenho acima

Largura da ponte branca = 4,00m

$$V = [ 10,00 \times 7,28 \times 0,50 + ( 7,28 + 8,09 ) \times 0,50 \times 1,70 + ( 8,09 + 8,31 ) \times 0,50 \times 3,30 + ( 8,31 + 8,84 ) \times 0,50 \times 5,00 + ( 8,84 + 9,27 ) \times 0,50 \times 5,00 + ( 9,27 + 9,40 ) \times 0,50 \times 5,00 + ( 9,40 + 9,73 ) \times 0,50 \times 5,00 + ( 9,73 + 9,86 ) \times 0,50 \times 5,00 + ( 9,86 + 8,46 ) \times 0,50 \times 10,00 + ( 8,46 + 4,72 ) \times 0,50 \times 8,00 + 4,72 \times 3,00 \times 0,50 ] \times 4,00$$
$$V = 1.838,198 \text{ m}^3$$



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA



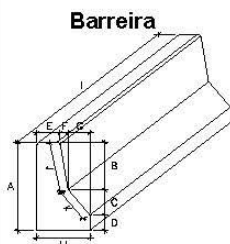
GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA  
DEPARTAMENTO DE ESTRADA DE RODAGEM DE RONDONIA E TRANSPORTES - DER/RO

### MEMÓRIA DE CÁLCULO DOS QUANTITATIVOS

06 /10

#### SUPERESTRUTURA

**1600438 Demolição manual de concreto armado**



A= 0,87 m E= 0,175 m I= 100,00 m  
B= 0,47 m F= 0,05 m J= 0,473 m  
C= 0,25 m G= 0,175 m K= 0,31 m  
D= 0,15 m H= 0,40 m L= 2,00 und

$$V = [ ( 0,175 + 0,225 ) \times 0,47 \times 0,50 + ( 0,225 + 0,4 ) \times 0,25 \times 0,50 + 0,4 \times 0,15 ] \times 100 \times 2$$

$$V = 46,420 \text{ m}^3$$

$$V = 46,420$$

$$= 46,420 \text{ m}^3$$

**1608024 Perfuração em concreto com coroa diamantada - D = 20 mm**

$$P10= 8 \times 127$$

$$P11= 8 \times ( 60 + 12 )$$

$$P12= 8 \times 53$$

$$C= 0,20 \text{ m}$$

$$C= 8 \times ( 127 + 60 + 12 + 53 ) \times 2 \times 0,2$$

$$C = 806,400 \text{ m}$$

**1600408 Apicoamento manual de concreto**

$$A= 6,35 \times 100$$

$$A = 635,00 \text{ m}^2$$

**3806402 Limpeza em superfície de concreto com jateamento d'água sob pressão**

$$A= 6,35 \times 100$$

$$A = 635,00 \text{ m}^2$$

**2407972 Fornecimento e aplicação de adesivo estrutural à base de resina epóxi**

$$P= \pi \times 0,02^2 / 4 \times 806,4 \times 1,70 \times 1000$$

$$P = 430,670 \text{ kg}$$

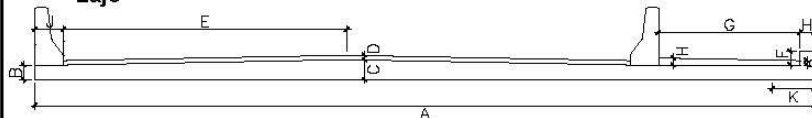
**5605942 Pintura eletrostática com tinta em pó à base de resina epóxi - E = 200 µm**

$$A= 6,35 \times 100$$

$$A = 635,000 \text{ m}^2$$

**3108016 Fôrmas de compensado plastificado 14 mm - uso geral - utilização de 2 vezes - confecção, instalação e retirada**

Laje



$$\text{Compr} = 100,00 \text{ m}$$

$$A= 6,35 \text{ m} \quad E= 2,10 \text{ m}$$

$$*B1= 0,179 \text{ m} \quad F= 0,20 \text{ m}$$

$$*B2= 0,188 \text{ m} \quad G= 1,35 \text{ m}$$

$$*C= 0,179 \text{ m} \quad H= 0,20 \text{ m}$$

$$D= 0,07 \text{ m} \quad I= 0,07 \text{ m}$$

$$J= 0,40 \text{ m}$$

$$*B1= [ ( 0,0932 + 0,2914 ) \times 0,50 \times 31,614 + ( 0,2914 + 0,2014 ) \times 0,50 \times 33,00 + ( 0,2014 + 0 ) \times 0,50 \times 33,60 ] / ( 31,614 + 33 + 3 )$$

$$*B2= [ ( 0,0705 + 0,3100 ) \times 0,50 \times 31,614 + ( 0,3100 + 0,2200 ) \times 0,50 \times 33,00 + ( 0,2200 + 0 ) \times 0,50 \times 33,60 ] / ( 31,614 + 33 + 3 )$$

$$*C= [ ( 0,0932 + 0,2914 ) \times 0,50 \times 31,614 + ( 0,2914 + 0,2014 ) \times 0,50 \times 33,00 + ( 0,2014 + 0 ) \times 0,50 \times 33,60 ] / ( 31,614 + 33 + 3 )$$

$$A= [ ( 0,179 + 0,179 ) \times 0,50 \times 2,1 \times 2 + ( 0,02 + 0,07 ) \times 0,50 \times 1,35 + 0,179 \times 0,4 \times 2 + 0,2 \times 0,2 + 0,07 \times 2,1 \times 2 ] \times 6 + 0,2 \times 100 \times 2$$

$$A = 47,73 \text{ m}^2$$



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

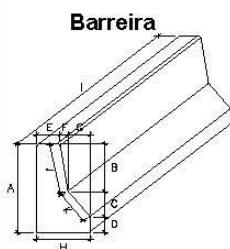


GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA  
DEPARTAMENTO DE ESTRADA DE RODAGEM DE RONDONIA E TRANSPORTES - DER/RO

### MEMÓRIA DE CÁLCULO DOS QUANTITATIVOS

07 /10

#### SUPERESTRUTURA



A= 0,87 m E= 0,175 m I= 100,00 m  
B= 0,47 m F= 0,05 m J= 0,473 m  
C= 0,25 m G= 0,175 m K= 0,31 m  
D= 0,15 m H= 0,40 m L= 2,00 und

$$A = \{ (0,87 + 0,473 + 0,305 + 0,15) \times 100 + [ (0,175 + 0,225) \times 0,47 \times 0,50 + (0,225 + 0,4) \times 0,25 \times 0,50 + 0,4 \times 0,15 ] \times 6 \} \times 2$$

$$A = 362,38 \text{ m}^2$$

$$A = 47,73 + 362,38$$

$$= 410,11 \text{ m}^2$$

**1106380 Concreto para bombeamento fck = 25 MPa - confecção em central dosadora de 30 m³/h - areia e brita comerciais**

**Barreira**

$$V = [ (0,175 + 0,225) \times 0,47 \times 0,50 + (0,225 + 0,4) \times 0,25 \times 0,50 + 0,4 \times 0,15 ] \times 100 \times 2$$

$$V = 46,420 \text{ m}^3$$

**1106088 Lançamento mecânico de concreto com bomba rebocável com capacidade de 30 m³/h - confecção em central dosadora de 30 m³/h**

**Barreira**

$$V = [ (0,175 + 0,225) \times 0,47 \times 0,50 + (0,225 + 0,4) \times 0,25 \times 0,50 + 0,4 \times 0,15 ] \times 100 \times 2$$

$$V = 46,420 \text{ m}^3$$

**1100657 Adensamento de concreto por vibrador de imersão**

**Barreira**

$$V = [ (0,175 + 0,225) \times 0,47 \times 0,50 + (0,225 + 0,4) \times 0,25 \times 0,50 + 0,4 \times 0,15 ] \times 100 \times 2$$

$$V = 46,420 \text{ m}^3$$

**1106280 Concreto para bombeamento fck = 30 MPa - confecção em central dosadora de 30 m³/h - areia e brita comerciais**

**Laje**

$$V = [ (0,179 + 0,179) \times 0,50 \times 2,1 \times 2 + (0,02 + 0,07) \times 0,50 \times 1,35 + 0,179 \times 0,4 \times 2 + 0,2 \times 0,2 + 0,07 \times 2,1 \times 2 ] \times 100$$

$$V = 128,975 \text{ m}^3$$

**1106088 Lançamento mecânico de concreto com bomba rebocável com capacidade de 30 m³/h - confecção em central dosadora de 30 m³/h**

**Laje**

$$V = [ (0,179 + 0,179) \times 0,50 \times 2,1 \times 2 + (0,02 + 0,07) \times 0,50 \times 1,35 + 0,179 \times 0,4 \times 2 + 0,2 \times 0,2 + 0,07 \times 2,1 \times 2 ] \times 100$$

$$V = 128,975 \text{ m}^3$$

**1100657 Adensamento de concreto por vibrador de imersão**


**Laje**

$$V = [ (0,179 + 0,179) \times 0,50 \times 2,1 \times 2 + (0,02 + 0,07) \times 0,50 \times 1,35 + 0,179 \times 0,4 \times 2 + 0,2 \times 0,2 + 0,07 \times 2,1 \times 2 ] \times 100$$

$$V = 128,975 \text{ m}^3$$



**GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA**  
**FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E**  
**HABITAÇÃO - FITHA**


 <b>RONDÔNIA</b> Governo do Estado	<b>GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA</b> <b>DEPARTAMENTO DE ESTRADA DE RODAGEM DE RONDONIA E TRANSPORTES - DER/RO</b>
<b>MEMÓRIA DE CÁLCULO DOS QUANTITATIVOS</b>	
08 /10	
<b>SUPERESTRUTURA</b>	
<b>407819</b>	<b>Armação em aço CA-50 - fornecimento, preparo e colocação</b>
Conforme projeto =	35.656,2 <b>P = 35.656,2 kg</b>
Reforço da laje =	32.638,2 kg
Barreira =	3.018,0 kg
<b>5605882</b>	<b>Tirante permanente protendido de aço D = 32 mm, tensão de escoamento = 950 MPa e tensão de ruptura = 1.050 MPa - exceto perfuração</b>
C= 10,00 x 8 x 2	<b>C = 160,00 m</b>
<b>5605945</b>	<b>Protensão de tirante permanente protendido de aço D = 32 mm, tensão de escoamento = 950 MPa e tensão de ruptura = 1.050 MPa - inclusive ancoragem e grauteamento da cabeça</b>
U= 8 x 2 x 2	<b>U = 32,0 unid</b>
<b>4507829</b>	<b>Bainha metálica redonda D = 45 mm para 4 cordoalhas D = 15,2 mm - fornecimento, instalação e injeção de nata de cimento</b>
C= 10,00 x 8 x 2	<b>C = 160,00 m</b>
<b>3816196</b>	<b>Injeção de nata de cimento</b>
V= $\pi \times 0,045^2 / 4 \times 160$	<b>V = 0,254 m³</b>





# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA


 <b>RONDÔNIA</b> Governo do Estado	GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA DEPARTAMENTO DE ESTRADA DE RODAGEM DE RONDONIA E TRANSPORTES - DER/RO
<b>MEMÓRIA DE CÁLCULO DOS QUANTITATIVOS</b>	
<div>09 /10</div>	
<b>ACABAMENTO</b>	
<b>3806402</b> <b>Limpeza em superfície de concreto com jateamento d'água sob pressão</b> $A = 6,35 \times 100$	$A = 635,00 \text{ m}^2$
<b>3808043</b> <b>Pintura manual com nata de cimento - 3 demãos</b> $C = \{ (0,87 + 0,473 + 0,305 + 0,15) \times 100 + [(0,175 + 0,225) \times 0,47 \times 0,50 + (0,225 + 0,4) \times 0,25 \times 0,50 + 0,4 \times 0,15] \times 6 \} \times 2$	$A = 362,38 \text{ m}^2$
<b>2007971</b> <b>Dreno de PVC D = 100 mm para OAE - fornecimento e instalação</b> $U = [(100 / 4) + 1] \times 3 \times 0,70 =$	$U = 54,60 \text{ m}$
<b>SINALIZAÇÃO</b>	
<b>5213489</b> <b>Placa em aço - 2,00 x 1,00 m - película retrorrefletiva tipo I + I - fornecimento e implantação</b> *Placa informação do Rio e da Ponte $U = 01 \times 2 \text{ lados}$	$U = 2 \text{ ud}$
<b>5213868</b> <b>Suporte metálico galvanizado para placas - 2,00 x 1,00 m - fornecimento e implantação</b> $U = 01 \times 2 \text{ lados}$	$U = 2 \text{ ud}$
<b>5213476</b> <b>Placa delineador em aço - 0,50 x 0,60 m - película retrorrefletiva tipo I + IV - fornecimento e implantação</b> Placa delineador nas proximidades da ponte, em ambas as margens $U = 05 \text{ un} \times 02 \text{ (Lado direito e esquerdo)} \times 02 \text{ (sentidos)}$	$U = 20 \text{ ud}$
<b>5213863</b> <b>Suporte metálico galvanizado para placa de advertência ou regulamentação - lado ou diâmetro de 0,60 m - fornecimento e implantação</b> Placa delineador nas proximidades da ponte, em ambas as margens $U = 05 \text{ un} \times 02 \text{ (Lado direito e esquerdo)} \times 02 \text{ (sentidos)}$	$U = 20 \text{ ud}$
<b>5213479</b> <b>Placa delineador em fibra - 0,30 x 0,90 m - película retrorrefletiva tipo I + IV - fornecimento e implantação</b> Placa delineador redução da ponte, em ambas as margens $U = 01 \text{ un} \times 02 \text{ (Lado direito e esquerdo)} \times 02 \text{ (sentidos)}$	$U = 4 \text{ ud}$
<b>5213465</b> <b>Placa de advertência em aço, lado de 0,80 m - película retrorrefletiva tipo I + SI - fornecimento e implantação</b> *Placa de advertência implantadas depois da execução da obra: 02 placa de proibida ultrapassagem                      02 placa limite de carga por eixo 02 placa limite de largura da pista $U = 02 + 02 + 02$	$U = 6 \text{ ud}$





# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

 <b>RONDÔNIA</b> Governo do Estado	<b>GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA</b> <b>DEPARTAMENTO DE ESTRADA DE RODAGEM DE RONDONIA E TRANSPORTES - DER/RO</b>
<b>MEMÓRIA DE CÁLCULO DOS QUANTITATIVOS</b>	
10 /10	
<b>SINALIZAÇÃO</b>	
<b>5213864 Suporte metálico galvanizado para placa de advertência ou regulamentação - lado ou diâmetro de 0,80 m - fornecimento e implantação</b>	
Placa delineador redução da ponte, em ambas as margens	
U= 01 un x 02 (Lado direito e esquerdo) x 02 (sentidos)	<b>U = 4 ud</b>
02 placa de proibida ultrapassagem	02 placa limite de carga por eixo
02 placa limite de largura da pista	
U= ( 02 + 02 + 02 )	<b>U = 6 ud</b>
<b>U = 4,000 + 6,000</b>	<b>= 10,000 m³</b>




**GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA**  
**FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E**  
**HABITAÇÃO - FITHA**

**10.0 – PLANILHA DE QUANTIDADES**



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

 <b>GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA</b> DEPARTAMENTO DE ESTRADA DE RODAGEM DE RONDONIA E TRANSPORTES - DER/RO		<b>PLANILHA DE QUANTIDADES</b>			
Obra: Construção de ponte de concreto pré-moldado protendido					
Rodovia: <b>Ramal Aliança</b> Local: <b>Rio Vala</b>					
Trecho: Ramal Aliança (L-28 de Novembro/Nova Aliança)					
Extensão: 100,00 m Largura: 6,35 m					
Ítem	Código	Descrição	Unid	Quant.	Obs.
<b>1</b>	<b>I</b>	<b>CONSTRUÇÃO DE PONTE DE CONCRETO PROTENDIDO</b>			
<b>1.0</b>		<b>SERVIÇOS PRELIMINARES</b>			
1.1	9748003	PCMSO - (Programa de Controle Médico e Saúde Ocupacional)	und	1,0	
1.2	9748002	PCMAT ( Progr. de Cond. e Meio Ambiente de Trabalho na Ind. Da Const. Civil)	und	1,0	
1.3	s/n	Detalhamento do projeto executivo ( Tabela ABENC)	m²	635,0	
1.4	Comp.01	Instalações de Canteiro e Acampamento	un	1,0	
1.5	5213570	Placa em aço - película I + I - fornecimento e implantação	m²	16,0	
1.6	5216111	Suporte para placa de sinalização em madeira de lei tratada 8 x 8 cm - fornecimento e implantação	un	6,0	
<b>2.0</b>		<b>MOBILIZAÇÃO E DESMOBILIZAÇÃO</b>			
2.1	Comp.03	Mobilização de Equipamentos Rodantes	un	1,0	
2.2	Comp.03	Desmobilização de Equipamentos Rodantes	un	1,0	
2.3	Comp.04	Mobilização de Equipamentos de Grande Porte (pesado)	un	1,0	
2.4	Comp.04	Desmobilização de Equipamentos de Grande Porte (pesado)	un	1,0	
<b>3.0</b>		<b>ADMINISTRAÇÃO LOCAL</b>			
3.1	Comp.05	Administração Local	un	1,0	
<b>4.0</b>		<b>INFRAESTRUTURA</b>			
4.1	ADAPTADA 01	Estaca perfil metálico HP 250 x 89 - fornecimento e cravação	m	451,7	
4.2	1419543	Corte de perfil metálico com máquina policorte com espessura de até 1/8"	un	16,0	
4.3	3108016	Fôrmas de compensado plastificado 14 mm - uso geral - utilização de 2 vezes - confecção, instalação e retirada	m²	164,4	
4.4	1106280	Concreto para bombeamento fck = 30 MPa - confecção em central dosadora de 30 m³/h - areia e brita comerciais	m³	99,7	
4.5	1106088	Lançamento mecânico de concreto com bomba rebocável com capacidade de 30 m³/h - confecção em central dosadora de 30 m³/h	m³	99,7	
4.6	1100657	Adensamento de concreto por vibrador de imersão	m³	99,7	
4.7	407819	Armação em aço CA-50 - fornecimento, preparo e colocação	kg	4.193,2	
4.8	1608024	Perfuração em concreto com coroa diamantada - D = 20 mm	m	27,2	
4.9	1600408	Apicoamento manual de concreto	m²	96,9	
4.10	3806402	Limpeza em superfície de concreto com jateamento d'água sob pressão	m²	96,9	
4.11	2407972	Fornecimento e aplicação de adesivo estrutural à base de resina epóxi	kg	14,5	
4.12	5605942	Pintura eletrostática com tinta em pó à base de resina epóxi - E = 200 µm	m²	96,9	
4.13	4805749	Escavação manual de vala em material de 1ª categoria	m³	83,4	
4.14	1106057	Concreto magro - confecção em betoneira e lançamento manual - areia e brita comerciais	m³	1,4	
4.15	4815671	Reaterro e compactação com soquete vibratório	m³	92,9	
<b>5.0</b>		<b>MESOESTRUTURA</b>			
5.1	3108016	Fôrmas de compensado plastificado 14 mm - uso geral - utilização de 2 vezes - confecção, instalação e retirada	m²	145,9	
5.2	1106280	Concreto para bombeamento fck = 30 MPa - confecção em central dosadora de 30 m³/h - areia e brita comerciais	m³	15,4	
5.3	1106088	Lançamento mecânico de concreto com bomba rebocável com capacidade de 30 m³/h - confecção em central dosadora de 30 m³/h	m³	15,4	
5.4	1100657	Adensamento de concreto por vibrador de imersão	m³	15,4	
5.5	407819	Armação em aço CA-50 - fornecimento, preparo e colocação	kg	2.326,9	
5.6	1608024	Perfuração em concreto com coroa diamantada - D = 20 mm	m	9,6	
5.7	1600408	Apicoamento manual de concreto	m²	20,1	
5.8	3806402	Limpeza em superfície de concreto com jateamento d'água sob pressão	m²	20,1	
5.9	2407972	Fornecimento e aplicação de adesivo estrutural à base de resina epóxi	kg	5,1	

01/02



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA DEPARTAMENTO DE ESTRADA DE RODAGEM DE RONDÔNIA E TRANSPORTES - DER/RO			PLANILHA DE QUANTIDADES		
Obra:	Construção de ponte de concreto pré-moldado protendido				
Rodovia:	Ramal Aliança Local: Rio Vala				
Trecho:	Ramal Aliança (L-28 de Novembro/Nova Aliança)				
Extensão:	100,00 m Largura: 6,35 m				
Ítem	Código	Descrição	Unid	Quant.	Obs.
5.10	5605942	Pintura eletrostática com tinta em pó à base de resina epóxi - E = 200 µm	m²	20,1	
5.11	2108169	Escoramento com portaletes D = 15 cm - utilização de 1 vez - confecção e instalação	m³	1.838,2	
6.0		SUPERESTRUTURA			
6.1	1600438	Demolição manual de concreto armado	m³	46,4	
6.2	1608024	Perfuração em concreto com coroa diamantada - D = 20 mm	m	806,4	
6.3	1600408	Apicoamento manual de concreto	m²	635,0	
6.4	3806402	Limpeza em superfície de concreto com jateamento d'água sob pressão	m²	635,0	
6.5	2407972	Fornecimento e aplicação de adesivo estrutural à base de resina epóxi	kg	430,7	
6.6	5605942	Pintura eletrostática com tinta em pó à base de resina epóxi - E = 200 µm	m²	635,0	
6.7	3108016	Fôrmas de compensado plastificado 14 mm - uso geral - utilização de 2 vezes - confecção, instalação e retirada	m²	410,1	
6.8	1106380	Concreto para bombeamento fck = 25 MPa - confecção em central dosadora de 30 m³/h - areia e brita comerciais	m³	46,4	
6.9	1106088	Lançamento mecânico de concreto com bomba rebocável com capacidade de 30 m³/h - confecção em central dosadora de 30 m³/h	m³	46,4	
6.10	1100657	Adensamento de concreto por vibrador de imersão	m³	46,4	
6.11	1106280	Concreto para bombeamento fck = 30 MPa - confecção em central dosadora de 30 m³/h - areia e brita comerciais	m³	129,0	
6.12	1106088	Lançamento mecânico de concreto com bomba rebocável com capacidade de 30 m³/h - confecção em central dosadora de 30 m³/h	m³	129,0	
6.13	1100657	Adensamento de concreto por vibrador de imersão	m³	129,0	
6.14	407819	Armação em aço CA-50 - fornecimento, preparo e colocação	kg	35.656,2	
6.15	5605882	Tirante permanente protendido de aço D = 32 mm, tensão de escoamento = 950 MPa e tensão de ruptura = 1.050 MPa - exceto perfuração	m	160,0	
6.16	5605945	Protensão de tirante permanente protendido de aço D = 32 mm, tensão de escoamento = 950 MPa e tensão de ruptura = 1.050 MPa - inclusive ancoragem e grauteamento da cabeça	un	32,0	
6.17	4507829	Bainha metálica redonda D = 45 mm para 4 cordoalhas D = 15,2 mm - fornecimento, instalação e injeção de nata de cimento	m	160,0	
6.18	3816196	Injeção de nata de cimento	m³	0,3	
7.0		ACABAMENTO			
7.1	3806402	Limpeza em superfície de concreto com jateamento d'água sob pressão	m²	635,0	
7.2	3808043	Pintura manual com nata de cimento - 3 demãos	m²	362,4	
7.3	2007971	Dreno de PVC D = 100 mm para OAE - fornecimento e instalação	m	54,6	
8.0		SINALIZAÇÕES			
8.1	5213489	Placa em aço - 2,00 x 1,00 m - película retrorrefletiva tipo I + I - fornecimento e implantação	un	2,0	
8.2	5213868	Suporte metálico galvanizado para placas - 2,00 x 1,00 m - fornecimento e implantação	un	2,0	
8.3	5213476	Placa delineador em aço - 0,50 x 0,60 m - película retrorrefletiva tipo I + IV - fornecimento e implantação	un	20,0	
8.4	5213863	Suporte metálico galvanizado para placa de advertência ou regulamentação - lado ou diâmetro de 0,60 m - fornecimento e implantação	un	20,0	
8.5	5213479	Placa delineador em fibra - 0,30 x 0,90 m - película retrorrefletiva tipo I + IV - fornecimento e implantação	un	4,0	
8.6	5213465	Placa de advertência em aço, lado de 0,80 m - película retrorrefletiva tipo I + SI - fornecimento e implantação	un	6,0	
8.7	5213864	Suporte metálico galvanizado para placa de advertência ou regulamentação - lado ou diâmetro de 0,80 m - fornecimento e implantação	un	10,0	

02/02

02/02



**GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA**  
**FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E**  
**HABITAÇÃO - FITHA**

**11.0 – BDI**



# **GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA**

## **FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA**

### **11.1 – SEM DESONERAÇÃO**





**GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA**  
**FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E**  
**HABITAÇÃO - FITHA**

**COMPOSIÇÃO DO BDI**

<b>Despesas Indiretas</b>	<b>% sobre PV</b>	<b>% sobre CD</b>
Administração Central	6,23%	8,00%
Despesas Financeiras	0,77%	1,00%
Seguros e Garantias Contratuais	0,25%	0,32%
Riscos	0,50%	0,64%
<b>Sub-Total 1</b>	<b>7,75%</b>	<b>9,96%</b>
<b>Benefícios</b>	<b>% sobre PV</b>	<b>% sobre CD</b>
Lucro	7,78%	10,00%
<b>Sub-Total 2</b>	<b>7,78%</b>	<b>10,00%</b>
<b>Tributos</b>	<b>% sobre PV</b>	<b>% sobre CD</b>
PIS	0,65%	0,84%
COFINS	3,00%	3,86%
ISSQN	3,00%	3,86%
CPRB	0,00%	0,00%
<b>Sub-Total 3</b>	<b>6,65%</b>	<b>8,55%</b>

<b>BDI</b>	<b>22,18%</b>	<b>28,50%</b>
------------	---------------	---------------

Taxa SELIC (a.a.)	10,50%
-------------------	--------

\*Conforme Ofício-Circular nº 2699/2024 (SEI DNIT nº 17818943)



**GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA**  
**FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E**  
**HABITAÇÃO - FITHA**

**11.2 – COM DESONERAÇÃO**



**GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA**  
**FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E**  
**HABITAÇÃO - FITHA**

**COMPOSIÇÃO DO BDI**

<b>Despesas Indiretas</b>	<b>% sobre PV</b>	<b>% sobre CD</b>
Administração Central	5,92%	8,00%
Despesas Financeiras	0,78%	1,05%
Seguros e Garantias Contratuais	0,25%	0,34%
Riscos	0,50%	0,68%
<b>Sub-Total 1</b>	<b>7,45%</b>	<b>10,06%</b>
<b>Benefícios</b>	<b>% sobre PV</b>	<b>% sobre CD</b>
Lucro	7,40%	10,00%
<b>Sub-Total 2</b>	<b>7,40%</b>	<b>10,00%</b>
<b>Tributos</b>	<b>% sobre PV</b>	<b>% sobre CD</b>
PIS	0,65%	0,88%
COFINS	3,00%	4,05%
ISSQN	3,00%	4,05%
CPRB	4,50%	6,08%
<b>Sub-Total 3</b>	<b>11,15%</b>	<b>15,07%</b>

**BDI**

**26,00%**

**35,13%**

Taxa SELIC (a.a.)

10,50%

\*Conforme Ofício-Circular nº 2699/2024 (SEI DNIT nº 17818943)




**GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA**  
**FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E**  
**HABITAÇÃO - FITHA**

**12.0 – QUADRO RESUMO**



GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA  
FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E  
HABITAÇÃO - FITHA

GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA DEPARTAMENTO DE ESTRADA DE RODAGEM DE RONDONIA E TRANSPORTES - DER/RO		QUADRO RESUMO			
 Obra: Construção de ponte de concreto pré-moldado pretendido Rodovia: <b>Ramal Aliança</b> Trecho: Ramal Aliança (L-28 de Novembro/Nova Aliança) Extensão: 100,00m    Largura: 6,35 m		Referência: Tabela SICRO/RO (Janeiro/2024) e SINAPI/RO (Janeiro/2024) BDI com desoneração= 35,13% BDI sem desoneração= 28,50%			
Ítem	Descrição	Pr. Unit. com deson	%	Pr. Unit. sem deson	%
I	CONSTRUÇÃO DE PONTE DE CONCRETO PROTENDIDO				
1.0	SERVIÇOS PRELIMINARES	836.370,94	19,04%	800.292,40	18,42%
2.0	MOBILIZAÇÃO E DESMOBILIZAÇÃO	18.069,94	0,41%	17.344,14	0,40%
3.0	ADMINISTRAÇÃO LOCAL	1.077.319,14	24,51%	1.111.097,94	25,59%
4.0	INFRAESTRUTURA	962.135,80	21,89%	951.355,96	21,91%
5.0	MESOESTRUTURA	215.800,49	4,91%	211.277,04	4,87%
6.0	SUPERESTRUTURA	1.241.729,85	28,25%	1.208.839,50	27,84%
7.0	ACABAMENTO	10.525,15	0,24%	10.355,15	0,24%
8.0	SINALIZAÇÕES	33.165,40	0,75%	31.851,02	0,73%
	TOTAL	4.395.116,71	100,00%	4.342.413,15	100,00%



**GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA**  
**FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E**  
**HABITAÇÃO - FITHA**

**13.0 – PLANILHA ORÇAMENTARIA GERAL**





# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA DEPARTAMENTO DE ESTRADA DE RODAGEM DE RONDÔNIA E TRANSPORTES - DER/RO			PLANILHA ORÇAMENTÁRIA GERAL									
Obra: Construção de ponte de concreto pré-moldado protendido Rodovia: Ramal Aliança Trecho: Ramal Aliança (L-28 de Novembro/Nova Aliança) Extensão: 100 Largura: 6,35 m			Referência: Tabela SICRO/RO (Janeiro/2024) e SINAPI/RO (Janeiro/2024) BDI com desoneração= 35,13% BDI sem desoneração= 28,50%									
Item	Código	Descrição	Unid	Quant.	Com desoneração		Sem desoneração		Custo Parcial com deson R\$	Custo Parcial sem deson R\$		
					Pr. Unit. sem BDI	Pr. Unit. com BDI	Pr. Unit. sem BDI	Pr. Unit. com BDI				
CONSTRUÇÃO DE PONTE DE CONCRETO PROTENDIDO												
SERVIÇOS PRELIMINARES												
1.0												
1.1	9748003	PCMSO - (Programa de Controle Médico e Saúde Ocupacional)	und	1,00	2.872,28	3.881,31	3.275,96	4.209,61	3.881,31	4.209,61		
1.2	9748002	PCMAT ( Progr. de Cond. e Meio Ambiente de Trabalho na Ind. Da Const. Civil)	und	1,0	4.329,27	5.850,14	4.914,08	6.314,59	5.850,14	6.314,59		
1.3	s/n	Detalhamento do projeto executivo ( Tabela ABENC)	m²	635,0	426,20	575,92	426,20	547,67	365.709,20	347.770,45		
1.4	Comp.01	Instalações de Canteiro e Acampamento	un	1,0	333.104,25	450.123,77	335.845,44	431.561,39	450.123,77	431.561,39		
1.5	5213570	Placa em aço - película I + I - fornecimento e implantação	m²	16,00	457,99	618,88	464,86	597,35	9.902,08	9.557,60		
1.6	5216111	Suporte para placa de sinalização em madeira de lei tratada 8 x 8 cm - fornecimento e implantação	un	6,0	111,55	150,74	113,98	146,46	904,44	878,76		
					SubTotal dos Serviços Preliminares				836.370,94	800.292,40		
MOBILIZAÇÃO E DESMOBILIZAÇÃO												
2.0												
2.1	Comp.03	Mobilização de Equipamentos Rodantes	un	1,0	3.310,64	4.473,66	3.347,11	4.301,03	4.473,66	4.301,03		
2.2	Comp.03	Desmobilização de Equipamentos Rodantes	un	1,0	3.310,64	4.473,66	3.347,11	4.301,03	4.473,66	4.301,03		
2.3	Comp.04	Mobilização de Equipamentos de Grande Porte (pesado)	un	1,0	3.375,50	4.561,31	3.401,59	4.371,04	4.561,31	4.371,04		
2.4	Comp.04	Desmobilização de Equipamentos de Grande Porte (pesado)	un	1,0	3.375,50	4.561,31	3.401,59	4.371,04	4.561,31	4.371,04		
					SubTotal dos Mobilização E Desmobilização				18.069,94	17.344,14		
ADMINISTRAÇÃO LOCAL												
3.0												
3.1	Comp.05	Administração Local	un	1,0	797.246,46	1.077.319,14	864.667,66	1.111.097,94	1.077.319,14	1.111.097,94		
					SubTotal dos Administração Local				1.077.319,14	1.111.097,94		
INFRAESTRUTURA												
4.0												
4.1	ADAPTADA 01	Estaca perfil metálico HP 250 x 89 - fornecimento e cravação	m	451,680	1.189,40	1.607,24	1.244,40	1.599,05	725.958,16	722.258,90		
4.2	1419543	Corte de perfil metálico com máquina polícorde com espessura de até 1/8"	un	16,000	0,16	0,22	0,17	0,22	3,52	3,52		
4.3	3108016	Fôrmas de compensado plastificado 14 mm - uso geral - utilização de 2 vezes - confecção, instalação e retirada	m²	164,400	108,68	146,86	111,72	143,56	24.143,78	23.601,26		
4.4	1106280	Concreto para bombeamento fck = 30 MPa - confecção em central dosadora de 30 m³/h - areia e brita comerciais	m³	99,684	687,68	929,26	689,94	886,57	92.632,35	88.376,84		
4.5	1106088	Lançamento mecânico de concreto com bomba rebocável com capacidade de 30 m³/h - confecção em central dosadora de 30 m³/h	m³	99,684	156,79	211,87	158,27	203,38	21.120,05	20.273,73		
4.6	1100657	Adensamento de concreto por vibrador de imersão	m³	99,684	3,19	4,31	3,40	4,37	429,64	435,62		
4.7	407819	Armação em aço CA-50 - fornecimento, preparo e colocação	kg	4.193.200	12,71	17,18	13,11	16,85	72.039,18	70.655,42		
4.8	1608024	Perfuração em concreto com coroa diamantada - D = 20 mm	m	27.200	90,15	121,82	91,02	116,96	3.313,50	3.181,31		
4.9	1600408	Apicamento manual de concreto	m²	96.920	17,15	23,17	18,78	24,13	2.245,64	2.338,68		
4.10	3806402	Limpeza em superfície de concreto com jateamento d'água sob pressão	m²	96.920	2,30	3,11	2,43	3,12	301,42	302,39		



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA DEPARTAMENTO DE ESTRADA DE RODAGEM DE RONDÔNIA E TRANSPORTES - DER/RO			PLANILHA ORÇAMENTÁRIA GERAL									
Obra: Construção de ponte de concreto pré-moldado protendido Rodovia: Ramal Aliança Trecho: Ramal Aliança (L-28 de Novembro/Nova Aliança) Extensão: 100 Largura: 6,35 m			Referência: Tabela SICRO/RO (Janeiro/2024) e SINAPI/RO (Janeiro/2024) BDI com desoneração= 35,13% BDI sem desoneração= 28,50%									
Item	Código	Descrição	Unid	Quant.	Com desoneração		Sem desoneração		Custo Parcial com deson R\$	Custo Parcial sem deson R\$		
					Pr. Unit. sem BDI	Pr. Unit. com BDI	Pr. Unit. sem BDI	Pr. Unit. com BDI				
4.11	2407972	Fornecimento e aplicação de adesivo estrutural à base de resina epóxi	kg	14,530	71,06	96,02	71,92	92,42	1.395,17	1.342,86		
4.12	5605942	Pintura eletrostática com tinta em pó à base de resina epóxi - E = 200 µm	m²	96,920	56,37	76,17	57,19	73,49	7.382,40	7.122,65		
4.13	4805749	Escavação manual de vala em material de 1ª categoria	m³	83,419	70,35	95,06	76,70	98,56	7.929,81	8.221,78		
4.14	1106057	Concreto magro - confecção em betoneira e lançamento manual - areia e brita comerciais	m³	1,430	643,81	869,98	651,14	836,71	1.244,07	1.196,50		
4.15	4815671	Reaterro e compactação com soquete vibratório	m³	92,932	15,90	21,49	17,12	22,00	1.997,11	2.044,50		
5.0		MESOESTRUTURA			SubTotal da Infraestrutura				962.135,80	951.355,96		
5.1	3108016	Fôrmas de compensado plastificado 14 mm - uso geral - utilização de 2 vezes - confecção, instalação e retirada	m²	145,92	108,68	146,86	111,72	143,56	21.429,81	20.948,28		
5.2	1106280	Concreto para bombeamento fck = 30 MPa - confecção em central dosadora de 30 m³/h - areia e brita comerciais	m³	15,354	687,68	929,26	689,94	886,57	14.267,86	13.612,40		
5.3	1106088	Lançamento mecânico de concreto com bomba rebocável com capacidade de 30 m³/h - confecção em central dosadora de 30 m³/h	m³	15,354	156,79	211,87	158,27	203,38	3.253,05	3.122,70		
5.4	1100657	Adensamento de concreto por vibrador de imersão	m³	15,354	3,19	4,31	3,40	4,37	66,18	67,10		
5.5	0407819	Armação em aço CA-50 - fornecimento, preparo e colocação	kg	2.326,90	12,71	17,18	13,11	16,85	39.976,14	39.208,27		
5.6	1608024	Perfuração em concreto com coroa diamantada - D = 20 mm	m	9,60	90,15	121,82	91,02	116,96	1.169,47	1.122,82		
5.7	1600408	Apicoamento manual de concreto	m²	20,11	17,15	23,17	18,78	24,13	465,86	485,16		
5.8	3806402	Limpeza em superfície de concreto com jateamento d'água sob pressão	m²	20,106	2,30	3,11	2,43	3,12	62,53	62,73		
5.9	2407972	Fornecimento e aplicação de adesivo estrutural à base de resina epoxi	kg	5,130	71,06	96,02	71,92	92,42	492,58	474,11		
5.10	5605942	Pintura eletrostática com tinta em pó à base de resina epóxi - E = 200 µm	m²	20,106	56,37	76,17	57,19	73,49	1.531,47	1.477,59		
5.11	2108169	Escoramento com pontalões D = 15 cm - utilização de 1 vez - confecção e instalação	m³	1.838,198	53,58	72,40	55,33	71,10	133.085,54	130.695,88		
6.0		SUPERESTRUTURA			SubTotal da Mesoestrutura				215.800,49	211.277,04		
6.1	1600438	Demolição manual de concreto armado	m³	46,420	680,26	919,24	729,23	937,06	42.671,12	43.498,33		
6.2	1608024	Perfuração em concreto com coroa diamantada - D = 20 mm	m	806,40	90,15	121,82	91,02	116,96	98.235,65	94.316,54		
6.3	1600408	Apicoamento manual de concreto	m²	635,00	17,15	23,17	18,78	24,13	14.712,95	15.322,55		
6.4	3806402	Limpeza em superfície de concreto com jateamento d'água sob pressão	m²	635,000	2,30	3,11	2,43	3,12	1.974,85	1.981,20		
6.5	2407972	Fornecimento e aplicação de adesivo estrutural à base de resina epóxi	kg	430,670	71,06	96,02	71,92	92,42	41.352,93	39.802,52		
6.6	5605942	Pintura eletrostática com tinta em pó à base de resina epóxi - E = 200 µm	m²	635,000	56,37	76,17	57,19	73,49	48.367,95	46.666,15		
6.7	3108016	Fôrmas de compensado plastificado 14 mm - uso geral - utilização de 2 vezes - confecção, instalação e retirada	m²	410,110	108,68	146,86	111,72	143,56	60.228,75	58.875,39		
6.8	1106380	Concreto para bombeamento fck = 25 MPa - confecção em central dosadora de 30 m³/h - areia e brita comerciais	m³	46,420	657,86	888,97	660,08	848,20	41.265,99	39.373,44		
										02/04		





# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA DEPARTAMENTO DE ESTRADA DE RODAGEM DE RONDÔNIA E TRANSPORTES - DER/RO			PLANILHA ORÇAMENTÁRIA GERAL							
Obra: Construção de ponte de concreto pré-moldado protendido Rodovia: Ramal Aliança Trecho: Ramal Aliança (L-28 de Novembro/Nova Aliança) Extensão: 100 Largura: 6,35 m			Referência: Tabela SICROIRO (Janeiro/2024) e SINAPI/RO (Janeiro/2024) BDI com desoneração= 35,13% BDI sem desoneração= 28,50%							
Item	Código	Descrição	Unid	Quant.	Com desoneração		Sem desoneração		Custo Parcial com deson R\$	Custo Parcial sem deson R\$
					Pr. Unit. sem BDI	Pr. Unit. com BDI	Pr. Unit. sem BDI	Pr. Unit. com BDI		
6.9	1106088	Lançamento mecânico de concreto com bomba rebocável com capacidade de 30 m³/h - confecção em central dosadora de 30 m³/h	m³	46,420	156,79	211,87	158,27	203,38	9.835,01	9.440,90
6.10	1100657	Adensamento de concreto por vibrador de imersão	m³	46,420	3,19	4,31	3,40	4,37	200,07	202,86
6.11	1106280	Concreto para bombeamento fck = 30 MPa - confecção em central dosadora de 30 m³/h - areia e brita comerciais	m³	128,975	687,68	929,26	689,94	886,57	119.851,31	114.345,37
6.12	1106088	Lançamento mecânico de concreto com bomba rebocável com capacidade de 30 m³/h - confecção em central dosadora de 30 m³/h	m³	128,975	156,79	211,87	158,27	203,38	27.325,93	26.230,94
6.13	1100657	Adensamento de concreto por vibrador de imersão	m³	128,975	3,19	4,31	3,40	4,37	555,88	563,62
6.14	0407819	Armação em aço CA-50 - fornecimento, preparo e colocação	kg	35.656,200	12,71	17,18	13,11	16,85	612.573,52	600.806,97
6.15	5605882	Tirante permanente protendido de aço D = 32 mm, tensão de escoamento = 950 MPa e tensão de ruptura = 1.050 MPa - exceto perfuração	m	160.000	417,01	563,51	419,24	538,72	90.161,60	86.195,20
6.16	5605945	Protensão de tirante permanente protendido de aço D = 32 mm, tensão de escoamento = 950 MPa e tensão de ruptura = 1.050 MPa - inclusive ancoragem e grauteamento da cabeça	un	32.000	560,33	757,17	565,86	727,13	24.229,44	23.268,16
6.17	4507829	Bainha metálica redonda D = 45 mm para 4 cordoalhas D = 15,2 mm - fornecimento, instalação e injeção de nata de cimento	m	160.000	35,61	48,12	36,40	46,77	7.699,20	7.483,20
6.18	3816196	Injeção de nata de cimento	m³	0,254	1.420,90	1.920,06	1.428,23	1.835,28	487,70	466,16
					SubTotal da Superestrutura				1.241.729,85	1.208.839,50
7.0		ACABAMENTO								
7.1	3806402	Limpeza em superfície de concreto com jateamento d'água sob pressão	m²	635.000	2,30	3,11	2,43	3,12	1.974,85	1.981,20
7.2	3808043	Pintura manual com nata de cimento - 3 demãos	m²	362.380	4,02	5,43	4,40	5,65	1.967,72	2.047,45
7.3	2007971	Dreno de PVC D = 100 mm para OAE - fornecimento e instalação	m	54.600	89,22	120,56	90,17	115,87	6.582,58	6.326,50
					SubTotal do Acabamento				10.525,15	10.355,15
8.0		SINALIZAÇÕES								
8.1	5213489	Placa em aço - 2,00 x 1,00 m - película retrorrefletiva tipo I + I - fornecimento e implantação	un	2.000	890,78	1.203,71	902,98	1.160,33	2.407,42	2.320,66
8.2	5213868	Suporte metálico galvanizado para placas - 2,00 x 1,00 m - fornecimento e implantação	un	2.000	1.128,14	1.524,46	1.134,42	1.457,73	3.048,92	2.915,46
8.3	5213476	Placa delineador em aço - 0,50 x 0,60 m - película retrorrefletiva tipo I + IV - fornecimento e implantação	un	20.000	172,18	232,67	176,38	226,65	4.653,40	4.533,00
8.4	5213863	Suporte metálico galvanizado para placa de advertência ou regulamentação - lado ou diâmetro de 0,60 m - fornecimento e implantação	un	20.000	451,86	610,60	454,22	583,67	12.212,00	11.673,40
8.5	5213479	Placa delineador em fibra - 0,30 x 0,90 m - película retrorrefletiva tipo I + IV - fornecimento e implantação	un	4.000	153,46	207,37	157,70	202,64	829,48	810,56
										03/04



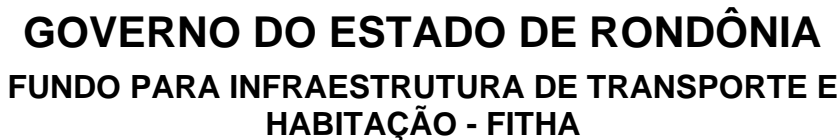
GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA  
FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E  
HABITAÇÃO - FITHA

GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA DEPARTAMENTO DE ESTRADA DE RODAGEM DE RONDONIA E TRANSPORTES - DER/RO			PLANILHA ORÇAMENTÁRIA GERAL									
Obra: Construção de ponte de concreto pré-moldado protendido Rodovia: Ramal Aliança Trecho: Ramal Aliança (L-28 de Novembro/Nova Aliança) Extensão: 100 Largura: 6,35 m			Referência: Tabela SICRO/RO (Janeiro/2024) e SINAPI/RO (Janeiro/2024) BDI com desoneração= 35, 13% BDI sem desoneração= 28,50%									
Item	Código	Descrição	Unid	Quant.	Com desoneração		Sem desoneração		Pr. Unit. com BDI	Pr. Unit. com BDI	Custo Parcial com deson R\$	Custo Parcial sem deson R\$
					Pr. Unit. sem BDI	Pr. Unit. com BDI	Pr. Unit. sem BDI	Pr. Unit. com BDI				
8.6	5213465	Placa de advertência em aço, lado de 0,80 m - película retrorrefletiva tipo I + SI - fornecimento e implantação	un	6,000	434,53	587,18	440,19	565,64			3.523,08	3.393,84
8.7	5213864	Suporte metálico galvanizado para placa de advertência ou regulamentação - lado ou diâmetro de 0,80 m - fornecimento e implantação	un	10,000	480,36	649,11	482,81	620,41			6.491,10	6.204,10
					SubTotal do Sinalizações						33.165,40	31.851,02
					Total Ponte sobre o						4.395.116,71	4.342.413,15



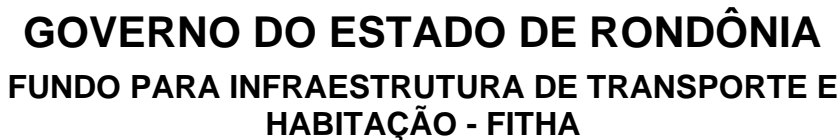
**GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA**  
**FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E**  
**HABITAÇÃO - FITHA**

**14.0 – PLANILHA ORÇAMENTARIA**



Rua Tiradentes, nº 300, Bairro Pico do Amor – Cuiabá/MT. Telefone: (065) 3628-2936  
E-mail: [projecta.consultoria@terra.com.br](mailto:projecta.consultoria@terra.com.br)





Rua Tiradentes, nº 300, Bairro Pico do Amor – Cuiabá/MT. Telefone: (065) 3628-2936  
E-mail: [projecta.consultoria@terra.com.br](mailto:projecta.consultoria@terra.com.br)



GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA  
FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E  
HABITAÇÃO - FITHA

GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA DEPARTAMENTO DE ESTRADA DE RODAGEM DE RONDÔNIA E TRANSPORTES - DER/RO		PLANILHA ORÇAMENTÁRIA						
Obra: Construção de ponte de concreto pré-moldado protendido Rodovia: <b>Ramal Aliança Local: Rio Vala</b> Trecho: Ramal Aliança (L-28 de Novembro/Nova Aliança) Extensão: 100,00 m    Largura: 6,35 m		Referência: Tabela SICRO/RO (janeiro/2024) e SINAPI/RO (janeiro/2024)						
Item	Código	Descrição	Unid	Quant.	Pr. Unit.	Custo Parcial R\$	Total Parcial R\$	Obs.
6.3	1600408	Apicoamento manual de concreto	m²	635,000	24,13	15.322,55		
6.4	3806402	Limpeza em superfície de concreto com jateamento d'água sob pressão	m²	635,000	3,12	1.981,20		
6.5	2407972	Fornecimento e aplicação de adesivo estrutural à base de resina epóxi	kg	430.670	92,42	39.802,52		
6.6	5605942	Pintura eletrostática com tinta em pó à base de resina epóxi - E = 200 µm	m²	635,000	73,49	46.666,15		
6.7	3108016	Fôrmas de compensado plastificado 14 mm - uso geral - utilização de 2 vezes - confecção, instalação e retirada	m²	410,110	143,56	58.875,39		
6.8	1106380	Concreto para bombeamento fck = 25 MPa - confecção em central dosadora de 30 m³/h - areia e brita comerciais	m³	46,420	848,20	39.373,44		
6.9	1106088	Lançamento mecânico de concreto com bomba rebocável com capacidade de 30 m³/h - confecção em central dosadora de 30 m³/h	m³	46,420	203,38	9.440,90		
6.10	1100657	Adensamento de concreto por vibrador de imersão	m³	46,420	4,37	202,86		
6.11	1106280	Concreto para bombeamento fck = 30 MPa - confecção em central dosadora de 30 m³/h - areia e brita comerciais	m³	128,975	886,57	114.345,37		
6.12	1106088	Lançamento mecânico de concreto com bomba rebocável com capacidade de 30 m³/h - confecção em central dosadora de 30 m³/h	m³	128,975	203,38	26.230,94		
6.13	1100657	Adensamento de concreto por vibrador de imersão	m³	128,975	4,37	563,62		
6.14	407819	Armação em aço CA-50 - fornecimento, preparo e colocação	kg	35.656,200	16,85	600.806,97		
6.15	5605882	Tirante permanente protendido de aço D = 32 mm, tensão de escoamento = 950 MPa e tensão de ruptura = 1.050 MPa - exceto perfuração	m	160,000	538,72	86.195,20		
6.16	5605945	Protensão de tirante permanente protendido de aço D = 32 mm, tensão de escoamento = 950 MPa e tensão de ruptura = 1.050 MPa - inclusive ancoragem e grauteamento da cabeça	un	32,000	727,13	23.268,16		
6.17	4507829	Bainha metálica redonda D = 45 mm para 4 cordoalhas D = 15,2 mm - fornecimento, instalação e injeção de nata de cimento	m	160,000	46,77	7.483,20		
6.18	3816196	Injeção de nata de cimento	m³	0,254	1.835,28	466,16	1.208.839,50	
7.0		ACABAMENTO						
7.1	3806402	Limpeza em superfície de concreto com jateamento d'água sob pressão	m²	635,000	3,12	1.981,20		
7.2	3808043	Pintura manual com nata de cimento - 3 demãos	m²	362,380	5,65	2.047,45		
7.3	2007971	Dreno de PVC D = 100 mm para OAE - fornecimento e instalação	m	54,600	115,87	6.326,50	10.355,15	



Rua Tiradentes, nº 300, Bairro Pico do Amor – Cuiabá/MT. Telefone: (065) 3628-2936  
E-mail: [projecta.consultoria@terra.com.br](mailto:projecta.consultoria@terra.com.br)



**GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA**  
**FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E**  
**HABITAÇÃO - FITHA**

**15.0 – ADMINISTRAÇÃO LOCAL**





# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

COMPOSIÇÃO DE CUSTO DA PARCELA FIXA COMPLEMENTAR DA ADMINISTRAÇÃO LOCAL PARA OAE SEM DESONERAÇÃO (mão de obra e veículos)									
DESCRIÇÃO	CÓDIGO	UNIDADE	PARTICIPAÇÃO O			N.º DE HOMEM		PREÇOS UNITÁRIOS (R\$/MÊS)(5)	PREÇO TOTAL (R\$) R\$ (6)=(2x5)
			QUANT. (1)	MENSAL MED (2)	MESES (3)	MÊS (4)=(1x2x3)			
CUSTOS DIRETOS									
1. GERAL									
1.1.MÃO DE OBRA									
1.1.1 Engenheiro supervisor	P9819	mês	1.0	100%	1	1	23,396.2098	R\$ 23,396.20	
1.1.3 Encarregado Geral	P9840	mês	1.0	100%	1	1	10,217.8212	R\$ 10,217.82	
1.1.4 Tecnico do Meio Ambiente	P9897	mês	1.0	100%	1	1	7,518.6062	R\$ 7,518.60	
1.1.5 Motorista	P9948	mês	1.0	100%	1	1	4,845.6472	R\$ 4,845.64	
1.1.6 Secretária	P9878	mês	1.0	100%	1	1	6,051.2442	R\$ 6,051.24	
1.2. Auxiliar									
1.2.1 Auxiliar Técnico	P9903	mês	2.0	100%	1	2	4,712.4094	R\$ 9,424.81	
							Subtotal do Item 1	R\$ 61,454.31	
2. GERÊNCIA ADMINISTRATIVA									
2.1.Mão de Obra									
2.1.1 Chefe do Setor Administrativo	P9809	mês	1.0	100%	1	1	7,949.2538	R\$ 7,949.25	
2.1.2 Porteiro	P9896	mês	2.0	100%	1	2	4,375.2671	R\$ 8,750.53	
2.1.3 Vigia	P9827	mês	2.0	100%	1	2	4,866.1301	R\$ 9,732.26	
2.1.4 Motorista	P9948	mês	1.0	100%	1	1	4,845.6472	R\$ 4,845.64	
2.1. Auxiliar									
2.1.1 Auxiliar administrativo	P9806	mês	2.0	100%	1	2	4,373.6772	R\$ 8,747.35	
2.1.1 Faxineiro	P9842	mês	1.0	100%	1	1	4,016.8731	R\$ 4,016.87	
							Subtotal do Item 2	R\$ 40,025.03	
								Total Mensal de Mão de Obra da Parcela Fixa	R\$ 101,479.34



**GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA**  
**FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E**  
**HABITAÇÃO - FITHA**

COMPOSIÇÃO DE CUSTO DA PARCELA FIXA DA ADMINISTRAÇÃO LOCAL (VEÍCULOS)							
DESCRIÇÃO	UNIDADE	QUANT	Utilização Produtiva	Utilização Improdutiva	Custo Horário Produtivo (R\$)	Custo Horário Improdutivo (R\$)	Custo Total (R\$)
3. Veículo							
3.1 Geral							
3.1.1 Veículo leve - 53 kW	mês	3	44.00	176.00	36.5011	6.7499	R\$ 8,382.09
3.1.2 Ônibus Coletivo	mês	1	44.00	176.00	365.4273	104.7771	R\$ 34,519.57
						Subtotal do Item 3	
						Total de veículos da parcela fixa	R\$ 42,901.66
TOTAL MENSAL GERAL							R\$ 144,381.00





# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

COMPOSIÇÃO DE CUSTO DA PARCELA VINCULADA COMPLEMENTAR DA ADMINISTRAÇÃO LOCAL PARA OAE SEM DESONERAÇÃO									
DESCRIÇÃO	CÓDIGO	UNIDADE	PARTICIPAÇÃO			N.º DE HOMEM MÊS (4)=(1x2x3)	PREÇOS UNITÁRIOS (R\$/MÊS)(6)	PREÇO TOTAL (R\$) R\$ (6)=(4x5)	
			QUANT. (1)	MENSAL MED (2)	MESES (3)				
CUSTOS DIRETOS									
1. Equipe de Produção de Obra de Arte Especial									
1.2. Mão de Obra									
1.2.1 Encarregado de obras de artes especiais	P9869	mês	1.0	100%	1	1	6,911.6640	R\$ 6,911.66	
1.2.2 Encarregado de turma	P9875	mês	1.0	100%	1	1	4,754.2076	R\$ 4,754.20	
1.2.3 Apontador	P9804	mês	1.0	100%	1	1	4,819.8907	R\$ 4,819.89	
Subtotal do Item 1.2							R\$ 16,485.75		
2. Equipe de Topografia									
2.1. Mão de Obra									
2.1.1 Topógrafo	P9949	mês	1.0	100%	1	1	7,844.1284	R\$ 7,844.12	
2.1.2 Auxiliar de topografia	P9950	mês	3.0	100%	1	3	4,430.6389	R\$ 13,291.91	
Subtotal do Item 2.1							R\$ 21,136.03		
3. Equipe de Medicina e Segurança do Trabalho									
3.1. Mão de Obra									
3.1.1 Técnico de Segurança do Trabalho	P9876	mês	1.0	100%	1	1	7,762.8909	R\$ 7,762.89	
Subtotal do Item 3.1							R\$ 7,762.89		
Total Mensal de Mão de Obra da Parcela Vinculada							R\$ 45,384.67		
COMPOSIÇÃO DE CUSTO DA PARCELA FIXA DA ADMINISTRAÇÃO LOCAL (VEÍCULOS)									
DESCRIÇÃO	UNIDADE	QUANT	Utilização Produtiva	Utilização Improdutiva	Custo Horário Produtivo (R\$)	Custo Horário Improdutivo (R\$)	Custo Total (R\$)		
3. Veículo									
3.1 Geral									
3.1.1 Veículo leve - 53 kW	mês	1	44.00	176.00	36.5011	6.7499	R\$ 2,794.03		
3.1.2 Van Furgão a disel	mês	1	44.00	176.00	83.2510	44.7052	R\$ 11,531.15		
Subtotal do Item 3									
Total de veículos da parcela fixa							R\$ 14,325.18		
TOTAL MENSAL GERAL							R\$ 59,709.85		



**GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA**  
**FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E**  
**HABITAÇÃO - FITHA**

<b>EQUIPES DE LABORATÓRIO DE CONCRETO PARA OBRAS DE ARTE ESPECIAIS</b>					
ITEM	DISCRIMINAÇÃO	UNIDADE	QUANTIDADE	Qe	Etc
<b>3.</b>	<b>Equipes de Laboratório de Concreto para OAE</b>	<b>Equipe/Mês</b>			
<b>3.1</b>	<b>Infraestrutura</b>				
3.1.1	Concreto fck = 30 MPa - confecção em betoneira e lançamento manual - areia e brita comerciais	m³	99.684	1100.00	0.0906
<b>3.2</b>	<b>Mesoestrutura</b>				
3.2.1	Concreto fck = 30 MPa - confecção em betoneira e lançamento manual - areia e brita comerciais	m³	15.354	1100.00	0.0139
<b>3.3</b>	<b>Superestrutura</b>				
3.3.1	Concreto fck = 25 MPa - confecção em betoneira e lançamento manual - areia e brita comerciais	m³	46.420	1100.00	0.0422
3.3.2	Concreto fck = 30 MPa - confecção em betoneira e lançamento manual - areia e brita comerciais	m³	128.975	1100.00	0.1172
<b>Total de Equipes de Laboratório de Concreto para Obras de Arte Especiais</b>					<b>0.2639</b>



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

LABORATÓRIO DE CONCRETO									
DESCRIÇÃO	CÓDIGO	UNIDADE	PARTICIPAÇÃO			N.º DE HOMEM	CUSTO UNITARIO SEM DESONERAÇÃO (R\$)	CUSTO MENSAL (R\$) SEM DESONERAÇÃO	
			QUANT. (1)	MENSAL MED (2)	MESES (3)				
									MÊS (4)=(1x2x3)
Laboratório de Concreto									
1. Mão de Obra									
Laboratorista	P9858	mês	1.0	100%	1	1	6,595.2286	R\$ 6,595.22	
Auxiliar de laboratório	P9833	mês	2.0	100%	1	2	4,444.9862	R\$ 8,889.97	
DESCRIÇÃO	CÓDIGO	UNIDADE	QUANT	Utilização Produtiva	Utilização Improdutiva	Custo Horário Produtivo (R\$)	Custo Horário Improdutivo (R\$)	CUSTO MENSAL (R\$) SEM DESONERAÇÃO	
2. Veículo									
2.1 Geral									
2.1.1 Van furgão a Diesel	E9125	mês	1	44.00	176.00	89.2510	44.7052	R\$ 11,531.15	
TOTAL MENSAL GERAL								R\$ 27,016.34	



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

RESUMO DAS PARCELAS DA ADMINISTRAÇÃO LOCAL PARA OAE						PERÍODO DA ADMINISTRAÇÃO LOCAL (Meses)
						4
ITEM	DISCRIMINAÇÃO	UNID.	QUANT.	UNITÁRIO	CUSTO (R\$)	CUSTO TOTAL
<b>DESPESAS FIXAS</b>						
<b>1</b>	<b>Parcela Fixa Complementar para Obras de Arte Especiais</b>					
1.1	Mão de obra	unid.	4.00	R\$ 101,479.34		R\$ 405,917.36
1.2	Veículos	unid.	4.00	R\$ 42,901.66		R\$ 171,606.64
<b>Subtotal do item 1</b>						<b>R\$ 577,524.00</b>
<b>2</b>	<b>Parcela Vinculada Complementar para Obras de Arte Especiais</b>					
2.1	Equipe de produção de OAE	mês	4.00	R\$ 16,485.75		R\$ 65,943.00
2.2	Equipe de topografia complementar OAE	mês	4.00	R\$ 21,136.03		R\$ 84,544.12
2.3	Técnico de Segurança do Trabalho	mês	4.00	R\$ 7,762.89		R\$ 31,051.56
2.4	Veículos	mês	4.00	R\$ 14,325.18		R\$ 57,300.72
<b>Subtotal do item 2</b>						<b>R\$ 238,839.40</b>
<b>3</b>	<b>Laboratórios</b>					
3.1	Laboratório de Concreto	Equipexmês	0.26	R\$ 27,016.34		R\$ 7,129.61
<b>Subtotal do item 3</b>						<b>7,129.61</b>
<b>SUB-TOTAL GERAL</b>						<b>823,493.01</b>
<b>4</b>	<b>Despesas diversas</b>					
4.1	Despesas diversas	%	5%			R\$ 41,174.65
<b>Subtotal do item 4</b>						<b>R\$ 41,174.65</b>
<b>CUSTO DIRETO TOTAL - OBRAS DE ARTES ESPECIAIS</b>						<b>R\$ 864,667.66</b>



Rua Tiradentes, nº 300, Bairro Pico do Amor – Cuiabá/MT. Telefone: (065) 3628-2936  
E-mail: [projecta.consultoria@terra.com.br](mailto:projecta.consultoria@terra.com.br)





Rua Tiradentes, nº 300, Bairro Pico do Amor – Cuiabá/MT. Telefone: (065) 3628-2936  
E-mail: [projecta.consultoria@terra.com.br](mailto:projecta.consultoria@terra.com.br)





**GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA**  
**FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E**  
**HABITAÇÃO - FITHA**

**16.0 – CANTEIRO DE OBRAS**



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

FATOR DO PADRÃO DA CONSTRUÇÃO		
Fator de Ajuste do Padrão de Construção	Tipo de Instalação do Canteiro	
	Provisória	Permanente
Fator k1	0,8	1

k1 não aplicável -

FATOR DE MOBILIÁRIO DAS INSTALAÇÕES DOS CANTEIROS TIPOS	
Canteiros de Obras	k2
Construção e restauração rodoviária de pequeno ou médio porte	1,05
Construção e restauração rodoviária de grande porte	1,04
Conservação rodoviária	1,13
Construção ou recuperação, reforço e alargamento de obras de arte especiais de pequeno porte	1,06
Construção ou recuperação, reforço e alargamento de obras de arte especiais de médio ou grande porte	1,04
Construção ferroviária	1,05

k2 constr. O.A.E.= 1,06  
pequeno porte

FATOR DE AJUSTE DA DISTÂNCIA DO CANTEIRO AOS CENTROS FORNECEDORES		
leito natural	Revestimento primario	Rodovia pavimentada
0,0014 DT	0,0009*DT	0,0008*DT
0	0	0,04
$1 + \{ 0,0014 \text{ DT} + 0,0009*DT + 0,0008*DT \}$		

k3= 1,0000

DMT leito Natural 0  
DMT Revestimento primario 0  
DMT Rodovia pavimentada 50



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA

DIMENSIONAMENTO DAS INSTALAÇÕES DO CANTEIRO TIPO CONTENIER						
Instalações	Tipo de Container	Unidade	Quantidade	Área (m²)	Custo Unitário	Custo Total
Escritório e seção técnica	M0066	und	1	29,74	R\$ 109.009,35	R\$ 109.009,34
Refeitório e cozinha	M0057	und	1	29,57	R\$ 119.133,81	R\$ 119.133,81
	M0058	und	1	29,57	R\$ 123.672,27	R\$ 123.672,27
Alojamentos	M0059	und	3	44,36	R\$ 84.440,22	R\$ 253.320,65
Banheiros e vestiário	M0041	und	1	14,79	R\$ 88.790,63	R\$ 88.790,63
Residências	M0059	und	1	14,79	R\$ 84.440,22	R\$ 84.440,21
Ambulatório	M0066	und	1	29,74	R\$ 109.009,35	R\$ 109.009,34
Almoxarifado	M0057	und	1	29,74	R\$ 119.133,81	R\$ 119.133,81
Depósito de cimento	M0057	und	1	29,57	R\$ 119.133,81	R\$ 119.133,81
Oficina	M0042	und	1	37,11	R\$ 68.240,73	R\$ 68.240,73
	M0060	und	1		R\$ 53.093,96	R\$ 53.093,95
	M0065	und	1		R\$ 66.280,34	R\$ 66.280,34
Guarita	M0071	und	1	7,44	R\$ 39.398,53	R\$ 39.398,52
<b>CCO - Custo Total do Canteiro de obras e suas instalações:</b>				<b>296,42</b>		<b>R\$ 1.352.657,41</b>

Obs: Foi considerado áreas referentes em container devido o uso de vigas pré moldadas, portanto o canteiro foi reduzido pois os serviços relacionados as vigas foram suprimidos e a Obra de Arte Especial será executado em período inferior à 8 meses.

### Cálculo do Custo de instalação dos canteiros de obra

Para as instalações de canteiro com previsão exclusiva de contêineres, como as obras de conservação rodoviária, deve-se aplicar a seguinte equação matemática:

$$CCC = \left[ \frac{1}{5} \times \left( k_2 \times k_3 \times \sum_{i=1}^n QCi \times CCi \right) + AT \times FEAT \times CMCC \right] \times Cp$$

onde:

CCC representa o custo total do canteiro de obras exclusivamente em contêiner;  
 $k_2$  representa o fator de mobilidade;  
 $k_3$  representa o fator de ajuste da distância do canteiro aos centros fornecedores;  
 $QC_i$  representa a quantidade de contêineres propostas no canteiro;  
 $CC_i$  representa o custo dos contêineres;  
 $AT$  representa a área total do terreno;  
 $FEAT$  representa o fator de equivalência de áreas totais;  
 $CMCC$  representa o custo médio da construção civil por metro quadrado;  
 $C_p$  representa o coeficiente de proporcionalidade (adimensional).

	TIPO	CLASSIFICAÇÃO	$k_2$	$k_3$	Áreas equivalentes Cobertas	Áreas equivalentes Descobertas	Áreas Total do Terreno	FEAT (%)	CMCC	$C_p$	CCC
Sem Desoneração	Container	Pequeno Porte	1,06	1	296,42	550,49	846,91	3,00%	1.931,81	1	R\$ 335.845,44
Com Desoneração	Container	Pequeno Porte	1,06	1	296,42	550,49	846,91	3,00%	1.823,92	1	R\$ 333.104,25

Tabela 46 - Relação entre as áreas cobertas edificadas e as áreas totais dos terrenos nos canteiros tipo desenvolvidos para as obras de arte especiais

Construção ou Recuperação, Reforço e Alargamento de Obras de Arte Especiais	Porte da Obra		
	Pequeno	Médio	Grande
Relação entre as áreas cobertas edificadas e as áreas totais dos terrenos	35,0%	35,0%	35,0%

Custo da construção civil IBGE*		Sem Deson.	Com Deson.
RONDÔNIA	R\$/m²	1.931,81	1823,92

\*<http://www.cbiodados.com.br/menu/custo-da-construcao/sinapiibge>



**GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA**  
**FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E**  
**HABITAÇÃO - FITHA**

**17.0 – A.R.T.**



# GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA

## FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E HABITAÇÃO - FITHA



Anotação de Responsabilidade Técnica - ART  
Lei nº 6.496, de 7 de dezembro de 1977

# CREA-RO

Conselho Regional de Engenharia e Agronomia de RO

Página: 1/1

ART de Obra ou Serviço  
2320248500318019



### 1. Responsável Técnico

**HELIO MARQUES DE ARRUDA**

Título do Profissional: **ENGENHEIRO CIVIL /**

Empresas.: **PROJECTA PROJETOS E CONSULTORIA LTDA**

RNP: **1204216495**

Registro: **859D MT**

Registro: **2987EMRO**

### 2. Dados do Contrato

**Contratante:** DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

RUA: Rua Calcário

Nº.: SN Comp.: SEM

Contrato:

Valor: 25.000,00

Ação Institucional: Órgão Público

Bairro.: Flodoaldo Pontes Pinto

Cidade.: PORTO VELHO

Celebrado:

Tipo Contratante: PJ Direito Público

Forma de Registro: Inicial

Motivo: Novo Contrato

CPF/CNPJ: **08817403000130**

Telefone.:

País: BRA CEP.: 76820694

Vinculado à ART:

Substituição:

Participação Téc.: Co-Autor

### 3. Dados da Obra/Serviço

**Rua:** RODOVIA RAMAL ALIANÇA

Nº.: SN Comp.: RIO VALA - TRECHO: RAMAL ALIANÇA (L-28 DE NOVEMBRO DE 2024).

Data de Início: 06/03/2024 Previsão de término: 02/10/2024 Coordenadas Geográficas: 8° 37' 15.74" S, 63° 33' 16.09

Finalidade: Infra-estrutura

Proprietário: DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

Bairro: Fortaleza do Abunã

Telefone.:

UF: RO CEP.: 76845000

CPF/CNPJ: 08817403000130

### 4. Atividade Técnica

Nível de atuação: DIREÇÃO DE SERV TEC  
Atividade técnica: ANTEPROJETO DE PONTES

QTD: 635,00  
Unidade: m2

O registro da A.R.T. não obriga o CREA-RO a emitir a Certidão de Acervo Técnico (C.A.T.), a confecção e emissão do documento apenas ocorrerá se as atividades declaradas na A.R.T. forem condizentes com as atribuições do Profissional. As informações constantes desta A.R.T. são de responsabilidade do(a) profissional. Este documento poderá, a qualquer tempo, ter seus dados, preenchimento e atribuições profissionais conferidos pelo CREA-RO. Após a conclusão das atividades técnicas o profissional deverá proceder a baixa desta A.R.T.

### 5. Declarações

**Acessibilidade:**

Profissional

Contratante

### Assinaturas

Declaro serem verdadeiras as informações acima

Local \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_

HELIO MARQUES DE ARRUDA - 064.798.121-15

Nome do profissional - CPF:

DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM - 08.817.403/0001-30

Nome do contratante - CPF/CNPJ:

### Informações

\* A ART é válida somente quando quitada, mediante apresentação do comprovante do pagamento ou conferência no site do Crea.

\* A autenticidade deste documento pode ser verificada no site [www.crearo.org.br](http://www.crearo.org.br) ou [www.confea.org.br](http://www.confea.org.br)

\* A guarda da via assinada da ART será de responsabilidade do profissional e do contratante com o objetivo de documentar o vínculo contratual.

CHAVE: **49D47-49111-BFBB6-4FFFB-B837B**  
[www.crearo.org.br](http://www.crearo.org.br) atendimento@crearo.org.br  
tel: (69) 2181-1072



**CREA-RO**  
Conselho Regional de Engenharia e Agronomia de Rondônia

### Observações (Resumo do Contrato)

ELABORAÇÃO DO ANTEPROJETO DO REFORÇO DA PONTE SOBRE O RIO DA VALA, CONFORME OFICIO 1341/2024/DER-ASTECDG

Valor ART R\$ 262,55

Registrada em: 12/09/2024

Código: AUT

Valor Pago: 262,55

Nosso Número: 1400008500318019 Versão do Sistema



**GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA**  
**FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E**  
**HABITAÇÃO - FITHA**

**18.0 - TERMO DE ENCERRAMENTO**





**GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA**  
**FUNDO PARA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E**  
**HABITAÇÃO - FITHA**

**TERMO DE ENCERRAMENTO**

O presente Volume Único - relatório de anteprojeto, referente, **Elaboração de anteprojeto de Obra de Arte Especial na Rodovia Ramal Aliança**, Trecho: Ramal Aliança (L-28 de Novembro / Nova Aliança), Obra de Arte: Ponte de concreto pré-moldado protendido sobre o Rio da Vala, possui 193, (cento e noventa e três) folhas numericamente ordenadas.