



UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE
CENTRO DE TECNOLOGIA E RECURSOS NATURAIS
UNIDADE ACADÊMICA DE ENGENHARIA CIVIL
PROFESSOR ORIENTADOR: ADEMIR MONTES FERREIRA

ESTAGIÁRIO: ANDRÉ LUIS BEZERRA

**Infra-estrutura e Urbanização da Comunidade do Araxá, Programa Vias Abertas
(capeamento e recapeamento asfáltico de diversas ruas na cidade de Campina
Grande-PB)**

RELATÓRIO DE ESTÁGIO CURRICULAR: III

EMPRESA: CONSTRUTORA QUEIROZ GALVÃO S/A

PERÍODO DE REALIZAÇÃO: 6 MESES

TOTAL DE DIAS: 120 Dias

TOTAL DE HORAS: 480 Horas

SUPERVISOR DO ESTAGIO: DIÊGO JOSÉ ALVES GOMES

FUNÇÃO: GERENTE DE CONTRATO

FORMAÇÃO PROFISSIONAL: ENGENHEIRO CIVIL



Biblioteca Setorial do CDSA. Junho de 2021.

Sumé - PB

Infra-estrutura e Urbanização da Comunidade do Araxá, programa vias abertas (capeamento e recapeamento asfáltico de diversas ruas na cidade de Campina Grande-PB)

ALUNO: Bezerra, André Luis.

SUPERVISOR: Gomes, Diêgo José Alves.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE - UFCG

Este relatório consiste em detalhar as informações das atividades desenvolvidas no estágio supervisionado do aluno André Luis Bezerra, trazido como exigência pela Universidade Federal de Campina Grande para a conclusão do curso Engenharia Civil.

As atividades ocorreram no período de 10 de Abril de 2009 a 10 de Novembro de 2009, com disposição de 20 horas semanais, durante o período letivo 2009.2.

O estágio foi realizado na Construtora Queiroz Galvão S/A, nas obras de Infra-estrutura e Urbanização da Comunidade do Araxá, programa vias abertas (capeamento e recapeamento asfáltico de diversas ruas na cidade de Campina Grande-PB), tendo como administrador responsável o engenheiro civil e gerente de contrato Diêgo José Alves Gomes.

Ademir Montes Ferreira
Professor Orientador

Diêgo José Alves Gomes

Diêgo José Alves gomes
Supervisor de Estágio

André Luis Bezerra

André Luis Bezerra
Estagiário

AGRADECIMENTOS

A Deus por mais esta oportunidade!

A família, mãe, pai e irmãos...

Aos colegas de curso e os amigos que estiveram comigo durante todo o tempo.

Aos professores, coordenadores, monitores.

A Queiroz Galvão S/A, meu supervisor de estágio, Diego José Alves Gomes, gerente de contrato; Cássio Andrade, gerente de produção; Amaro Cruz, encarregado geral; Ezequiel Cruz, sala técnica; Irenildo Souza, Aux. sala técnica; José Eudes Campos e Sebastião Firmino (meu bichim), laboratório; por terem estado comigo este período, por muito que me ensinaram e pela colaboração neste trabalho de conclusão de curso.

ÍNDICE

1.0 – INTRODUÇÃO.....	2
2.0 – OBJETIVOS.....	3
3.0 – REVISÃO DA LITERATURA.....	4
3.1 – TÉCNICAS DA CONSTRUÇÃO.....	4
3.2 – ELEMENTOS DE UMA CONSTRUÇÃO.....	4
3.2.1 – LOCAÇÃO DA OBRA.....	4
3.3 – ORGANIZAÇÃO DO CANTEIRO DE OBRA.....	5
3.4 – AS VARIÁVEIS DAS CONDIÇÕES DE TRABALHO NO CANTEIRO DE OBRAS.....	12
3.5 – FASES DA CONSTRUÇÃO.....	13
3.6 – SERVIÇOS DE MOVIMENTO DE TERRA.....	13
3.7 – TERRAPLENAGEM.....	15
3.8 – MUROS DE ARRIMO.....	16
3.9 – DRENAGEM.....	17
3.10 – MACRO-DRENAGEM.....	18
4.0 – CONCEITO DOS PROJETOS.....	19
4.1 – PROJETO DO ARAXÁ.....	19
4.1.1 – DESENVOLVIMENTO DO PROJETO.....	19
4.2 – PROGRAMA VIAS ABERTAS.....	20
4.2.1 – DESENVOLVIMENTO DO PROJETO.....	20
5.0 – NR-18.....	21
6.0 - O ESTÁGIO.....	22
6.1 – DADOS GERAIS.....	22
6.2 – ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS DE SERVIÇOS DA OBRA DO ARAXÁ.....	22
6.3 – ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS DE SERVIÇOS DA OBRA VIAS ABERTAS.....	31
6.4 – TAREFAS EXECUTADAS NO ESTÁGIO.....	32
7.0 – CONCLUSÃO.....	33
8.0 – BIBLIOGRAFIA.....	34

LISTA DE FOTOS

Foto 01	Máquinas
Foto 02	Matinal com operadores
Foto 03	Saúde e Segurança no trabalho
Foto 04	Movimento de terra
Foto 05	Movimento de terra (bota-fora)
Foto 06	Terraplenagem
Foto 07	Ensaio (frasco de areia)
Foto 08	Muros de arrimo
Foto 09	Muros de arrimo
Foto 10	Canais de Macro-drenagem
Foto 11	Canais de Macro-drenagem
Foto 12	Placa da obra
Foto 13	Placa da obra
Foto 14	Desmatamento, destocamento e limpeza
Foto 15	Desmatamento, destocamento e limpeza
Foto 16	Escavação mecânica em lama
Foto 17	Escavação mecânica em lama
Foto 18	Escavação mecânica
Foto 19	Escavação mecânica
Foto 20	Abertura dos canais
Foto 21	Abertura dos canais
Foto 22	Esgotamento dos canais
Foto 23	Perfuração em rocha
Foto 24	Frasco de areia
Foto 25	Nivelamento topográfico
Foto 26	Escoramento
Foto 27	Muros de arrimo
Foto 28	Fechamento dos drenos nos muros de arrimo
Foto 29	Escavação em 2ª e 3ª categoria
Foto 30	Escavação em 2ª e 3ª categoria
Foto 31	Colchão de areia
Foto 32	Máquinas e equipamentos
Foto 33	Vibro – acabadora e caminhão basculante
Foto 34	Vibro – acabadora, rolo de pneus e rolo tandem
Foto 35	Retirada de “Burrachudos”
Foto 36	Dreno profundo
Foto 37	Bripar
Foto 38	Aplicação de CBUQ
Foto 39	CBUQ aplicado
Foto 40	Sinalização da via

APRESENTAÇÃO

Este relatório consiste em detalhar as informações das atividades desenvolvidas no estágio supervisionado do aluno André Luis Bezerra, trazido como exigência pela Universidade Federal de Campina Grande para a conclusão do curso de Graduação em Engenharia Civil.

As atividades ocorreram no período de 10 de Abril de 2009 à 10 de Novembro de 2009, com disposição de 20 horas semanais, durante o período letivo 2009.2.

O estágio foi realizado na Construtora Queiroz Galvão S/A, nas obras de Infra-estrutura e Urbanização da Comunidade do Araxá, Programa Vias Abertas (capeamento e recapeamento asfáltico de diversas ruas na cidade de Campina Grande-PB), tendo como administrador responsável o engenheiro civil e gerente de contrato Diêgo José Alves Gomes.

1.0 – INTRODUÇÃO

As atividades desenvolvidas no estágio verificaram os termos utilizados na construção civil, plantas, projetos, cronogramas, topografia, terraplenagem, controle tecnológico de concreto, abastecimento, saneamento, drenagem, macro-drenagem, muro de arrimo, pavimentação, iluminação pública, ressaltando essas etapas além de detalhes construtivos e abordagem sobre as dificuldades encontradas durante a execução de uma obra civil.

2.0 – OBJETIVOS

O objetivo deste relatório é descrever as atividades realizadas durante o estágio desenvolvido pelo aluno André Luis Bezerra, sob supervisão do eng. Civil e gerente de contrato Diêgo Alves Gomes e do professor Ademir Montes Ferreira afim de atender uma exigência do Curso de Graduação em Engenharia Civil da Universidade Federal de Campina Grande – UFCG/PB.

3.0 – REVISÃO DA LITERATURA

3.1 - TÉCNICAS DA CONSTRUÇÃO

O estudo da técnica da construção compreende, geralmente, quatro grupos de conceitos diferentes:

1. O que se refere ao conhecimento dos materiais oferecidos pela natureza ou indústria para utilização nas obras assim como a melhor forma de sua aplicação, origem e particularidades;
2. O que compreende a resistência dos materiais empregados na construção e os esforços as quais estão submetidos, assim como a sua estabilidade;
3. Métodos construtivos que em cada caso são adequados a aplicação, sendo função da natureza dos materiais, clima, meios de execução disponíveis e condições sociais;
4. Conhecimento da arte necessária para que a execução possa ser executada através das normas de bom gosto, caráter e estilo arquitetônicos.

3.2 - ELEMENTOS DE UMA CONSTRUÇÃO

Os elementos de uma construção podem ser divididos em essenciais, secundários e auxiliares. Os essenciais são os que são indispensáveis na própria obra tais como muros de arrimo, terraplenagem, abastecimento, saneamento, etc. Os secundários podem ser decorações, pavimentação asfáltica, etc. E por fim os auxiliares que são aqueles utilizados enquanto se constrói a obra, tais como tapumes, andaimes, elevadores, máquinas e equipamentos.

3.2.1 - LOCAÇÃO DA OBRA

A locação teve como parâmetro o projeto de localização ou de implantação da obra. No projeto de implantação, o projeto sempre está referenciado a partir de um ponto conhecido e previamente definido.

A partir deste ponto, passa-se a posicionar (locar) no solo a projeção do projeto. É comum ter-se como referência os seguintes pontos:

- o alinhamento da rua;
- um poste no alinhamento do passeio;
- um ponto deixado pelo topógrafo quando da realização do controle do movimento de terra;
- uma lateral do terreno.

3.3 – ORGANIZAÇÃO DO CANTEIRO DE OBRA

3.3.1 - PLANEJAMENTO DO CANTEIRO DE OBRAS: LAYOUT

Por que investir na qualidade do canteiro de obras?

A melhoria das condições nos canteiros de obras tem sido encarada como extremamente relevante para o sucesso na produção;

É importante obedecer às normas vigentes quanto às características do local de trabalho, conforme preconizado pela NR-18 (*“Condições e Meio Ambiente de Trabalho na Indústria da Construção Civil”*) e a NR-17 (*“Ergonomia”*);

Para que haja um aumento da competitividade no setor da construção civil as empresas procuram eliminar todas as deficiências na gestão dos processos construtivos e na gerência dos recursos humanos;

Uma ação ergonômica que melhore as condições do trabalhador, minimizando os sofrimentos oriundos da execução de tarefas, resultaria na diminuição da agressividade do trabalho, para que o mesmo possa ser realizado com o mínimo de conforto e eficácia, respeitando a saúde e a segurança dos operários.

3.3.2 - CARACTERÍSTICAS GERAIS DOS TRABALHADORES DA CONSTRUÇÃO CIVIL

Como a construção civil absorve grande parte da mão de obra brasileira não especializada, as maiores dificuldades com os operários do setor é a baixa escolaridade. Dificuldades com o entendimento de

informações, no uso de novas técnicas construtivas, geram conseqüentemente o retrabalho, o desperdício, o stress e a fadiga.

A produtividade na construção civil depende do braço operário e de seu saber. As comunicações no processo produtivo são na maioria das vezes homem a homem, fazendo com que o ritmo e a qualidade do trabalho dependam quase que exclusivamente do trabalhador. Como resultado da gestão humana, a estrutura hierárquica torna-se o instrumento mais eficiente de controle da produção.

O treinamento de pessoal é pouco incentivado, configura-se uma desqualificação geral implicando em um elevado índice de rotatividade. Isto comprova a pouca importância dada aos recursos humanos na construção civil.

A forma como a questão dos recursos humanos é encarada na construção civil, caracterizada por alguns indicadores, tais como: alta rotatividade, elevado índice de acidentes do trabalho, grau de insatisfação predominante entre os operários, nos leva a concluir que, de maneira geral, há um desenvolvimento da função de recursos humanos bem aquém das necessidades, sendo um número bem reduzido de empresas de edificações que conseguiram um bom desempenho nesta área.

3.3.3 - CANTEIRO DE OBRA

O canteiro de obras, já existia, e por isso um projeto de canteiro realizado de forma planejada e organizada, este teve uma grande influência para a redução do tempo improdutivo e auxiliar.

Como benefício pelas melhorias de um layout de canteiro planejado e organizado pode-se citar:

- a) menor manipulação de materiais;
- b) redução da movimentação de materiais e mão-de-obra;
- c) diminuição das perdas de materiais;
- d) melhor controle das quantidades de materiais;
- e) maior motivação;
- f) bom cartão de visitas para a empresa;

g) diminuição de riscos de acidentes;

h) ambiente físico mais saudável e aumento da produtividade.

A NR 18 em sua nova reformulação prevê que os estabelecimentos com 20 (vinte) trabalhadores ou mais devem apresentar layout inicial do canteiro de obra, contemplando, inclusive previsão de dimensionamento das áreas de vivência.

3.3.3.1 - EQUIPAMENTOS

Para projetos de layout de canteiros de obras, cada equipamento é listado, anotando-se a área ocupada pela máquina, a área de trabalho do operador e a área para a colocação dos materiais. Por exemplo, no dimensionamento da área total para a instalação de uma betoneira deve constar a área do equipamento, a área necessária para a máquina ser colocada em funcionamento e para ser suprida de aglomerantes e agregados utilizados na produção de argamassas e concretos.

A determinação do número de máquinas deve incluir várias considerações além da capacidade de operação das próprias máquinas. Fatores como horas de trabalho disponíveis para operação, preparação e frequência das operações, tempos perdidos por várias razões, refugos de produção, picos de produção, afetam na determinação da quantidade de máquinas necessárias. Para se calcular a quantidade de caçambas de carga de uma obra, por exemplo, deve-se conhecer a velocidade e a capacidade de transporte, a quantidade e o tipo de material a ser transportado, o tempo de carga e descarga, entre outros.



Foto 1 – Máquinas



Foto 2 – Matinal com Operadores

Para o planejamento do projeto deve ser levado em consideração:

- a) dimensão e peso;
- b) área necessária para operação e manutenção;
- c) operadores necessários;
- d) suprimento de energia elétrica, água;
- e) ocupação prevista para a máquina;
- f) manutenção;
- g) proteção adequada contra riscos de segurança;
- h) proteção contra incidência de raios solares e intempéries;
- i) ambiente com iluminação natural e/ou artificial, conforme a

NBR 5.413/91.

3.3.3.2 - INTEGRAÇÃO

Os fatores ligados de forma direta e indireta à produção devem estar todos harmoniosamente integrados. Devem ser estudados, colocados em posições estratégicas e dimensionadas de forma adequada. Exemplo: local de entrada dos materiais, posição dos bebedouros, entrada/saída do pessoal, local das instalações hidro-sanitárias, etc.

3.3.3.3 - MOVIMENTAÇÃO

Nos locais de trabalho, as disposições das áreas devem obedecer às exigências de movimentação de maneira que o pessoal, os materiais e os equipamentos possam se movimentar em fluxo contínuo, organizado e de acordo com a seqüência lógica do serviço. O transporte geralmente é tido como tempo auxiliar, e não agrega valor ao produto ou serviço.

Devem-se considerar os seguintes aspectos:

- a) minimização das distâncias de percurso seguido pelos materiais, máquinas e pessoal, com as especificações das distâncias;

- b) definição de percursos em linha reta, evitando cruzamentos e retornos;
- c) tipos de transportes usados;
- d) espaço existente para a movimentação;
- e) frequência, esforço físico necessário, tempo utilizado para manuseio;
- f) entregar materiais diretamente no local de trabalho;
- g) quando houver equipamentos de guindaste e para transporte considerar: a capacidade de carga; altura de elevação do equipamento; os acessos da obra devem estar desimpedidos e precauções especiais quando da movimentação próximo a redes elétricas.

3.3.3.4 - ARMAZENAMENTO DE MATERIAIS

Todos os materiais utilizados no canteiro devem ser considerados, matéria-prima, material em processo e produto final, levando em conta os seguintes aspectos:

- a) localização;
- b) dimensões;
- c) métodos de armazenagem;
- d) tempo de espera;
- e) cuidados especiais;
- f) não prejudicar:
 - trânsito das pessoas;
 - circulação de materiais;
 - acesso aos equipamentos;
 - não obstruir portas;
 - altura das pilhas de materiais que garantam a sua estabilidade e facilitem seu manuseio;
 - não sobrecarregar as paredes, lajes, além do previsto em seu dimensionamento;
 - não empilhar diretamente sobre o piso instável, úmido ou desnivelado.

3.3.3.5 - MÃO-DE-OBRA

Leva-se em consideração todo o pessoal direto e indireto que frequenta o canteiro, com as seguintes ponderações:

- a) área necessária para desenvolvimento do trabalho;
- b) condições de trabalho;
- c) pessoal necessário.

3.3.3.6 - SEGURANÇA NO TRABALHO

A preocupação neste aspecto tem como finalidade garantir a segurança individual e coletiva por toda a extensão da obra. As causas dos acidentes na construção civil são as mais diversas possíveis: ausência de um planejamento adequado; não previsão dos riscos na fase de projeto; utilização inadequada de materiais e equipamentos; erros na execução; inexistência da definição de responsabilidades e falta de informação.



Foto 3 – Sala de Saúde e Segurança no Trabalho (EPI's)

Os custos gerados pelos acidentes de trabalho, geralmente não são computados pela empresa, devido à dificuldade de levantá-los, já que envolvem um grande número

de variáveis, tais como: despesas com reparo ou substituição de máquinas, equipamentos ou material avariado; despesas com serviços assistenciais aos não segurados; salário dos primeiros 15 dias de afastamento; complementação salarial (após 15 dias de afastamento); pagamento de horas extras em decorrência de acidentes; despesas jurídicas; prejuízo decorrente da queda de produção pela interrupção do funcionamento da máquina ou da operação de que estava incumbido o acidentado; desperdício de material ou produção fora de especificação, em virtude da emoção causada pelo acidente; redução da produtividade pela baixa do rendimento do acidentado, durante certo tempo, após o regresso ao trabalho; horas de trabalho despedidas pelos empregados que suspendem seu trabalho normal para ajudar o acidentado; e horas de trabalho despedidas pelos supervisores e por outras pessoas: - na ajuda ao acidentado; - na investigação da causa do acidente; - em providências para que o trabalho do acidentado continue a ser executado; - na seleção e preparo de novo empregado; - na assistência médica para os primeiros socorros; - e no transporte do acidentado.

O canteiro de obras deve contemplar as medidas de segurança como:

- a) Proteção para entrada das pessoas;
- b) Capacetes em locais de fácil acesso, de preferência próximo à entrada da obra;
- c) Identificar os locais de apoio que compõem o canteiro de obra;
- d) Indicar as saídas por meio de placas e setas;
- e) Advertir quanto ao risco de queda;
- f) Identificar acessos, circulação de veículos e equipamentos na obra;
- g) Extintores de incêndio.

3.4 - AS VARIÁVEIS DAS CONDIÇÕES DE TRABALHO NO CANTEIRO DE OBRA

O canteiro de obra é um setor de produção onde a variabilidade é extrema e constante. Tudo é variável, o espaço de trabalho vai se alterando durante a obra; as condições do tempo podem definir se uma atividade vai ser realizada ou não na data prevista; o fornecimento de materiais muitas vezes não corresponde ao planejado, pois não se pode trabalhar com estoque; as equipes são alteradas a cada etapa construtiva, sendo mínimo o número de trabalhadores que permanecem na obra do início ao fim; a colaboração entre estes trabalhadores tem que ser formada a todo instante, pois as equipes se modificam durante a obra e de uma obra para outra; enfim, cada momento de uma obra sempre terá características que lhe serão peculiares.

O trabalho realizado pelas diversas equipes tem como objetivo o atendimento ao prazo e ao custo estipulados em contrato, além da qualidade técnica normalmente esperada. Estes fatores são os que normalmente guiam as tomadas de decisão no canteiro, e assim, a reformulação do projeto, que inicialmente foi orientado para as necessidades do usuário, passa a ser orientada por esta lógica (prazo/custo/qualidade técnico)

Indefinições organizacionais, como o número de operadores que iriam trabalhar na obra, interferem diretamente na definição do layout do canteiro e conseqüentemente nos projetos complementares como estrutura, hidro-sanitário e elétrico, originando alterações que se refletirão no andamento da obra. Assim, depois da empresa investir em equipamentos e obras é que se pensa em como e com quem tudo isto irá funcionar. Desta forma, dificilmente haverá readaptações. E quando diversos outros aspectos já foram definidos e investimentos foram feitos, provavelmente pouco poderá ser feito para adaptar o trabalho ao homem.

3.5 - FASES DA CONSTRUÇÃO

As obras tem seu início propriamente dito, com a implantação do canteiro de obras. Esta implantação requer um projeto específico, que deve ser cuidadosamente elaborado a partir das necessidades da obra e das condições do local e da implantação. Porém, antes mesmo do início desta implantação, algumas atividades prévias, comumente necessárias, podem estar a cargo do engenheiro de obras. Tais atividades são usualmente denominadas "serviços preliminares" e envolvem, entre outras atividades: a verificação da disponibilidade de instalações provisórias; as demolições, quando existem construções remanescentes no local em que será construído o edifício; a retirada de entulho e também, o movimento de terra necessário para a obtenção do nível de terreno desejado.

Existem ainda os serviços de execução, que são os trabalhos da construção propriamente dita, terraplenagem, abastecimento, saneamento, drenagem, macro-drenagem, muro de arrimo, pavimentação, iluminação pública. Esses serviços envolvem desde a movimentação de terra, concretagem e assentamentos até a compactação e acabamento em geral.

3.6 - SERVIÇOS DE MOVIMENTO DE TERRA

Os serviços ligados ao movimento de terra podem ser entendidos como um "conjunto de operações de escavação, carga, transporte, descarga, aterro, compactação e acabamentos executados a fim de passar-se de um terreno no estado natural para uma nova conformação topográfica desejada". [Cardão, 1969]



Foto 4 – Movimento de terra

A importância desta atividade no contexto da execução de obras convencionais decorre principalmente do volume de recursos humanos, tecnológicos e econômicos e que envolvem:

- 1. Sondagem do terreno** - A sondagem proporciona valiosos subsídios sobre a natureza do terreno que irá receber a obra, como: características do solo, espessuras das camadas, posição do nível da água caso exista, além de prover informações sobre o tipo de equipamento a ser utilizado para a escavação e retirada do solo, bem como ajuda a definir quais materiais e espessuras serão utilizados para melhorar as características de engenharia daquele determinado solo.
- 2. Cota de fundo da escavação** - É um parâmetro de projeto pois define a cota de parada para a escavação, para isto, é preciso obter os dados topográficos necessários para o conhecimento do terreno.
- 3. Níveis da vizinhança** - Esta informação, aliada à sondagem do terreno, permite identificar o nível de interferência do movimento de terra com as construções vizinhas e ainda as possíveis contenções a serem utilizadas.
- 4. Projeto do canteiro** - Deve-se compatibilizar as necessidades do canteiro (posição de rampas de acesso, instalação de alojamentos, sanitários, etc.) com as necessidades da escavação (posição de taludes, rampas, entrada de equipamentos, entre outros.).

3.6.1 - TIPOS DE MOVIMENTO DE TERRA

São eles: Corte; Aterro; Corte + aterro.

O corte geralmente é a mais desejável uma vez que minimiza os possíveis problemas de recalque que a obra possa vir a sofrer. No caso de cortes, deverá ser adotado um volume de solo correspondente à área da seção multiplicada pela altura média, acrescentando-se um percentual de empolamento. O empolamento é o aumento de volume de um material, quando removido de seu estado natural e é expresso como uma porcentagem do volume no Corte.



Foto 5 – Movimento de terra (bota-fora).

Nos casos em que seja necessária a execução de aterros, deve-se tomar cuidado com a compactação do terreno.

3.7 – TERRAPLENAGEM

Na construção, a terraplenagem é o trabalho de construir o leito em sua altura certa. Sobre esse leito, posteriormente, é construído outra fase da obra, em estradas podemos citar o pavimento, que recebe as cargas do tráfego de veículos, em bairros projetos além das estradas também temos as quadras onde iremos locar as posteriores moradias. A terraplenagem compreende a desobstrução do local em que vai ser construída a obra, o preparo das fundações, as escavações, o transporte, colocação, compactação e conformação dos materiais.



Foto 6 – Terraplenagem



Foto 7 – Ensaio (frasco de areia)

3.8 – MUROS DE ARRIMO

Muros de arrimo são estruturas muito utilizadas em áreas urbanas, construídas quando se deseja manter uma diferença de nível na superfície do terreno, sem recorrer a taludes, devido à grande área que se perde, ao se utilizar este recurso.

Os muros de arrimo podem ser executados com diversos materiais, podendo-se citar concreto, solo-cimento, pedra e solos armados, envelopados, grampeados, ou, ainda, reforçados com geotêxtil, dentre outros.

Quanto à estabilidade, os muros podem ser classificados, de forma geral, em muros de gravidade, muros de gravidade aliviados, muros de flexão e cortina de estacas prancha. É possível, ainda, utilizar recursos de gigantes, de tirantes, de chumbamento, etc. As cargas atuantes nos muros de arrimo são: o peso próprio, o peso de terra e, principalmente, o empuxo de terra, que é o resultante das pressões laterais de terra e/ou de água. A amplitude do empuxo depende de diversos fatores, podendo-se citar a magnitude do desnível entre um lado e outro do muro, o tipo de solo, a inclinação do terreno e a movimentação sofrida pelo muro, dentre outros fatores.

Este último fator, movimentação sofrida pelo muro, é muito importante para o cálculo da magnitude do empuxo, assim, o empuxo é classificado como ativo, quando o movimento do muro conduz a um alívio da pressão horizontal do terreno, passivo em caso contrário e em repouso, quando o muro não sofre qualquer tipo de movimento, seja ele horizontal ou de rotação.



Foto 8 e 9 – Muros de Arrimo

3.9 – DRENAGEM

Os sistemas de drenagem urbana são essencialmente sistemas preventivos de inundações, principalmente nas áreas mais baixas das comunidades sujeitas a alagamentos ou marginais de cursos naturais de água. É evidente que no campo da drenagem, os problemas agravam-se em função da urbanização desordenada.

Quando um sistema de drenagem não é considerado desde o início da formação do planejamento urbano, é bastante provável que esse sistema, ao ser projetado, revele-se, ao mesmo tempo, de alto custo e deficiente. É conveniente, para a comunidade, que a área urbana seja planejada de forma integrada. Se existirem planos regionais, estaduais ou federais, é interessante a perfeita compatibilidade entre o plano de desenvolvimento urbano e esses planos.

Todo plano urbanístico de expansão deve conter em seu bojo um plano de drenagem urbana, visando delimitar as áreas mais baixas potencialmente inundáveis a fim de diagnosticar a viabilidade ou não da ocupação destas áreas de ponto de vista de expansão dos serviços públicos.

Um adequado sistema de drenagem quer de águas superficiais ou subterrâneas, onde esta drenagem for viável, proporcionará uma série de benefícios, tais como:

- desenvolvimento do sistema viário;
- redução de gastos com manutenção das vias públicas;
- valorização das propriedades existentes na área beneficiada;
- escoamento rápido das águas superficiais, facilitando o tráfego por ocasião das precipitações;
- eliminação da presença de águas estagnadas e lamaçais;
- rebaixamento do lençol freático;
- recuperação de áreas alagadas ou alagáveis;
- segurança e conforto para a população habitante ou transeunte pela área de projeto.

Em termos genéricos, o sistema de drenagem faz-se necessário para criar condições razoáveis de circulação de veículos e pedestres numa área urbana, por ocasião de ocorrência de chuvas freqüentes, sendo conveniente verificar-se o comportamento do sistema para chuvas mais intensas, considerando-se os possíveis danos às propriedades e os riscos de perdas humanas por ocasião de temporais mais fortes.

3.10 – MACRO-DRENAGEM

As torrentes originadas pela precipitação direta sobre as vias públicas desembocam nos bueiros situados nas sarjetas. Estas torrentes (somadas à água da rede pública proveniente dos coletores localizados nos pátios e das calhas situadas nos topos das edificações) são escoadas pelas tubulações que alimentam os condutos secundários, a partir do qual atingem o fundo do vale, onde o escoamento é topograficamente bem definido, mesmo que não haja um curso d'água perene. O escoamento no fundo do vale é o que determina o chamado *Sistema de Macro-Drenagem*. O sistema responsável pela captação da água pluvial e sua condução até o sistema de macro-drenagem é denominado *Sistema de Micro-drenagem*.

De uma maneira geral, as águas decorrentes da chuva (coletadas nas vias públicas por meio de bocas-de-lobo e descarregadas em condutos subterrâneos) são lançadas em canais, cursos d'água naturais, no oceano, em lagos ou, no caso de solos bastante permeáveis, esparramadas sobre o terreno por onde infiltram no subsolo. Parece desnecessário dizer que a escolha do destino da água pluvial deve ser feita segundo critérios éticos e econômicos, após análise cuidadosa e criteriosa das opções existentes. De qualquer maneira, é recomendável que o sistema de drenagem seja tal que o percurso da água entre sua origem e seu destino seja o mínimo possível. Além disso, é conveniente que esta água seja escoada por gravidade. Porém, se não houver possibilidade, pode-se projetar estações de bombeamento para esta finalidade.



Foto 10 e 11 – Canais de Macro Drenagem

4.0 – CONCEITOS DOS PROJETOS

4.1 – PROJETO DO ARAXÁ

O projeto de infra-estrutura e urbanização da comunidade do Araxá, foi desenvolvido com definição clara e precisa, promovendo bem estar e qualidade de vida para aquela comunidade.

Dentro deste projeto estão compreendidos vários estudos e subprojetos, são eles:

- ✓ Estudo Topográfico;
- ✓ Estudos Hidrológicos;
- ✓ Estudos Geotécnicos;
- ✓ Projeto Geométrico;
- ✓ Projeto de Terraplenagem;
- ✓ Projeto de Pavimentação;
- ✓ Projeto de Macro-Drenagem;
- ✓ Projeto de Abastecimento de Água;
- ✓ Projeto de Esgotamento Sanitário;
- ✓ Projeto Elétrico;
- ✓ Projeto de Arquitetura.

4.1.1 – DESENVOLVIMENTO DE PROJETO

Buscando organizar as atividades de concepção e desenvolvimento do projeto propõe-se que o trabalho fosse dividido, após análise detalhada foi decidido que este seria subdividido em cinco etapas, são elas:

A primeira envolveu os serviços preliminares, ou seja, limpeza do terreno, canteiro e locação de obra. Buscando-se identificar e conhecer as especificações produzidas para os demais sistemas.

Com os subsídios da primeira etapa, desenvolveu-se a próxima etapa, terraplenagem, pavimentação, drenagem e macro-drenagem, na qual devem ser considerados os parâmetros anteriormente abordados e a necessidade de adoção de detalhes especificados em projeto.

Na terceira, quarta e quinta etapas, “sistema de abastecimento de água, sistema de esgotamento sanitário e rede de distribuição elétrica e iluminação pública”, igualmente a etapa anterior, puderam ser reavaliadas, admitindo-se correções as diretrizes globais do projeto, principalmente em decorrência das reais características da obra, da alteração da programação das atividades e da disponibilidade de materiais.

4.2 – PROGRAMA VIAS ABERTAS

O programa vias abertas veio proporcionar à cidade de campina grande uma malha viária com excelentes condições de tráfego, O “Vias Abertas” foi a primeira ação arrojada e eficiente de pavimentação e asfaltamento posto em prática em Campina Grande que, ao mesmo tempo, beneficiou todas as áreas da cidade, indistintamente. A iniciativa promoveu uma extraordinária valorização imobiliária em toda a cidade e diminuiu custos do sistema de transporte público, provocando redução nos percentuais de aumento das tarifas dos transportes coletivos.

O Programa Vias Abertas é parte do cronograma de execução da implantação do Sistema Integrado de Transportes de Campina Grande, como instrumento de diminuir o custo operacional do sistema de transporte público e viabilizar uma redução no valor da passagem de ônibus.

4.2.1 – DESENVOLVIMENTO DE PROJETO

Buscando organizar as atividades de concepção e desenvolvimento do projeto propõe-se que o trabalho seja subdividido,

após análise detalhada foi decidido que este seria subdividido em quatro etapas, são elas:

A primeira envolve os serviços preliminares, ou seja, limpeza do terreno, canteiro e locação de obra. Buscando-se identificar e conhecer as especificações produzidas para os demais sistemas.

Com os subsídios da primeira etapa, desenvolve-se a próxima etapa, retirada dos “burrachudos”, terraplenagem (se necessário) e pavimentação, na qual devem ser considerados os parâmetros anteriormente abordados e a necessidade de adoção de detalhes especificados em projeto.

Na terceira e quarta etapas, “iluminação e sinalização”, igualmente a etapa anterior, podem ser reavaliadas, admitindo-se correções as diretrizes globais do projeto, principalmente em decorrência das reais características da obra, da alteração da programação das atividades e da disponibilidade de materiais.

5.0 – NR-18

A NR-18 é uma norma regulamentadora que estabelece diretrizes de ordem administrativa, de planejamento e de organização, que objetivam a implementação de medidas de controle e sistemas preventivos de segurança nos processos, nas condições e no meio ambiente de trabalho na Indústria da Construção.

É proibido o ingresso ou a permanência de trabalhadores no canteiro de obras, sem que estejam assegurados pelas medidas previstas nesta NR e compatíveis com a fase da obra.

A NR estabelece as condições para a área de vivência, demolições, escavações, carpintaria, armações de aço, estruturas de concreto, estruturas metálicas, operações de soldagem e corte a quente, escadas, rampas, proteção contra quedas de altura, movimento e transporte de materiais e pessoas, andaimes, cabos de aço, alvenaria, serviços em telhados, instalações elétricas, equipamentos de proteção individual, armazenamento e estocagem de materiais, proteção contra incêndios, etc.

6.0 – O ESTÁGIO

A obra de infra-estrutura e urbanização da comunidade do Araxá compreendeu uma área de 200 h.a e esta situada no extremo oeste da cidade de Campina Grande.

Nesta obra foram realizados:

- Serviços de terraplenagem;
- Muros de arrimo para a contenção dos aterros;
- Abastecimento, Saneamento e Drenagem;
- Serviço de Macro-drenagem (com a implantação de 06 (seis) canais, direcionando as águas da bacia);
- Execução e pavimentação de vias;
- Execução de iluminação pública;
- Interligação das ruas de entorno com as vias laterais, possibilitando o acesso entre as populações das duas margens.

6.1. DADOS GERAIS

A população a ser beneficiada diretamente na execução da obra é de aproximadamente 10 mil habitantes. A renda da maior parte da população varia entre 01 a 02 salários mínimos, e sua grande maioria trabalha fora desta região, necessitando de um constante deslocamento.

Atualmente, os moradores daquela área não possuem nenhum tipo de infra-estrutura que venha a atender as necessidades daquela população ali residente.

6.2 - ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS DE SERVIÇOS DA OBRA DO ARAXÁ

6.2.1 Placas da obra

Foram confeccionadas placas de identificação da obra, conforme modelo e dimensões especificadas, incluindo a fixação, manutenção e posterior retirada do local.

Medição: em metro quadrado, conforme a quantidade aplicada.

6.2.2 Locação, nivelamento e acompanhamento topográfico

A construtora recebeu Fiscalização da obra, desde as plantas de locação e nivelamentos da obra, contemplando também a terraplanagem, canais e até a camada final de pavimentação. Coube à construtora cravar ao longo do desenvolvimento da obra, piquetes a cada 10 metros, guarnecidos de estacas testemunhas numeradas. Também indicou e marcou, conforme o caso, as cotas do grade final de escavação e demais elementos foram necessários, a critério da Fiscalização. A construtora manteve no local dos serviços, durante o expediente da obra, um topógrafo devidamente habilitado e um auxiliar de topografia.

Medição: por metro linear locado.

6.2.2.1 Desmatamento, destocamento e limpeza

Foi realizado em toda a faixa de off-set desmatamento e limpeza mecanizada, inclusive, quando necessário, o corte de árvores com diâmetro até 15 cm e suas raízes. A remoção da camada vegetal, bem como das árvores, será feita até 5,0 metros além do limite da faixa de trabalho. Para o serviço, foram utilizados tratores com implementos adequados.

Medição: por metro quadrado, conforme as áreas de terreno efetivamente limpas, medidas no local.

6.2.2.2 Abertura de arruamento

Nos locais determinados pela Fiscalização foi executada abertura mecanizada de arruamento, com largura mínima de 6,0 m, servindo para dar acesso aos equipamentos e descarga de materiais. O arruamento foi executado ao longo dos trechos que apresentaram difícil acesso. Foram utilizados tratores com implementos adequados ou moto niveladora.

Medição: por metro linear de arruamento executado.

6.2.2.3 Instalação do canteiro de obras

O local escolhido para instalação do canteiro de serviços foi aprovado pela Fiscalização, e permitiu acesso fácil para a área dos serviços. As edificações provisórias foram executadas conforme projeto fornecido pela construtora.

Medição: por metro quadrado edificado.

6.2.2.4 Escavação Mecânica em Campo Aberto

Os serviços de escavação foram desenvolvidos com base no projeto executivo, elementos fornecidos pela Fiscalização e nas especificações, métodos e normas do DNER. Desde que aconselhável técnica e economicamente, as massas em excesso, que constituiriam os bota-foras, devem ser integrados aos aterros, constituindo alargamentos da plataforma ou bermas de equilíbrio. As massas excedentes que não possam se integrar será objeto de remoção orientada, para efeito de não ameaçar a estabilidade das vias e do canal e não prejudicar o aspecto paisagístico da região.

6.2.2.5 Escavação em lama

Classifica-se como escavação em lama aquela em que o solo apresenta baixa ou nenhuma consistência, sem suporte adequado e com excesso de água. A lama é encontrada geralmente no leito do riacho e nas áreas de alagamento natural. Todo este material sem suporte foi expurgado para ser substituído por colchão de areia, conforme liberações da Fiscalização.

Medição: por volume escavado, medido conforme seções transversais, notas de serviço e mapas de cubação, respeitando-se as tolerâncias permitidas pela Fiscalização.

6.2.2.6 Escavação em terra

Classifica-se como escavação em terra aquela passível de execução sem a necessidade de utilização do escarificador,

ou seja, a escavação é feita apenas com a lâmina do equipamento (tratores, pás carregadeiras ou motoniveladoras).
Medição: por volume escavado, medido conforme seções transversais, notas de serviço e mapas de cubação, respeitando-se as tolerâncias permitidas pela Fiscalização.

6.2.2.7 Escavação em piçarro

Classifica-se como escavação em piçarro aquela em que o solo apresente dureza suficiente para a utilização de equipamento leve com escarificador (ex.: motoniveladoras) para a retirada do material.

Medição: por volume escavado, medido conforme seções transversais, notas de serviço e mapas de cubação, respeitando-se as tolerâncias permitidas pela Fiscalização.

6.2.2.8 Escavação em rocha branda

Classifica-se como escavação em rocha branda aquela em que seja necessário a utilização de compressor ou equipamento pesado com escarificador (p.ex.: tratores) para a retirada do material.

Medição: por volume escavado, medido conforme seções transversais, notas de serviço e mapas de cubação, respeitando-se as tolerâncias permitidas pela Fiscalização.

6.2.2.9 Escavação em rocha dura

Classifica-se como rocha dura o material passível de execução unicamente com o uso de explosivos. Foram explosivos adequados à natureza da rocha a escavar e às condições do entorno da obra.

Medição: por volume escavado, medido conforme seções transversais, notas de serviço e mapas de cubação, respeitando-se as tolerâncias permitidas pela Fiscalização.

6.2.2.10 Escoramento de Valas (tipo contínuo)

As superfícies das escavações foram contidas, quando necessário, por tábuas de boa resistência de (1" x 12"), justapostas, travadas horizontalmente por longarinas de (2" x 6") em todo o comprimento necessário e escoradas com estroncas de madeira da região de diâmetro mínimo de 15 cm, espaçadas no mínimo a cada 1,35 m.

Medição: serão medidos por metro quadrado, conforme utilização no local.

6.2.2.11 Escoramento tipo descontínuo

Quando necessário, foi feita a contenção descontínua, obedecendo ao mesmo critério do item anterior, porém, ao invés de justapostas, as tábuas terão espaçamentos de 0,35 m.

Medição: serão medidos por metro quadrado, conforme utilização no local.

6.2.2.12 Sinalização aberta com iluminação

Nos locais dentro da obra em que se apresentar necessário, devidamente indicados pela Fiscalização, foi executada sinalização, feita com cavaletes de ou sarrafos apoiados em suportes, pintados ou com fitas plásticas de sinalização, providos de iluminação feita com lâmpadas protegidas por baldes plásticos ou cones luminosos, dando maior prioridade ao uso das cores vermelha, amarela, branca e preta.

Medição: por metro linear, conforme utilização no local.

6.2.2.13 Sinalização aberta sem iluminação

Este serviço obedeceu ao mesmo critério do anterior, porém sem a utilização de iluminação.

Medição: por metro linear, conforme utilização no local.

6.2.2.14 Esgotamento de valas

A construtora dimensionou as instalações de bombeamento com suficiente margem de segurança e foram previstos equipamentos de reserva, incluindo grupo geradores à diesel, para eventuais interrupções de energia elétrica.

Medição: o serviço será medido por hora de grupo gerador em funcionamento.

6.2.2.15 Pavimentação

Compreendeu as operações de espalhamento, mistura e pulverização, umedecimento ou secagem, compactação e acabamento dos materiais importados, realizadas na pista, devidamente preparada na largura desejada, nas quantidades que permitam após a compactação atingir a espessura projetada.

Os materiais da sub-base foram explorados, preparados e espalhados de acordo com o constante nas Especificações Complementares.

Quando na necessidade de executar camadas de sub-base com espessura final superior a 20 cm, estas foram subdivididas em camadas parciais, nenhuma delas excedendo à espessura de 20 cm. A espessura mínima de qualquer camada de sub-base será de 10 cm, após a compactação.

O grau de compactação deverá ser no mínimo, 100% em relação à massa específica aparente seca máxima, obtida no ensaio DNER-ME 48-64, e o teor de umidade deverá ser a umidade ótima do ensaio citado $\pm 2\%$.

Medição: As camadas serão medidas por m³, de material compactado, na pista, e segundo a seção transversal de projeto.

6.2.2.16 Regularização manual do fundo do canal

Após a escavação mecanizada, foi necessário regularizar manualmente o fundo do canal, de forma que os limites de projeto sejam atingidos, retirando-se o solo solto onde não é possível utilizar máquinas.

Medição: por metro quadrado regularizado nas valas do canal.

6.2.2.17 Colchão de areia no fundo do canal

Em toda a extensão dos canais foram executados em seu fundo um colchão de areia em camada devidamente adensada e com espessura mínima de 0,30m, podendo, quando necessário, ser utilizada camada superior. Foi admitida uma tolerância máxima de 0,50 m para cada lado, além da largura do concreto a ser aplicado no fundo do canal.

Medição: por metro cúbico aplicado e adensado, conforme seções transversais, notas de serviço e mapas de cubação.

6.2.2.18 Lastro em Concreto Magro

Em toda a extensão do canal foi executado em seu fundo um lastro em concreto magro em uma camada sem função estrutural com traço (1:4:8).

Medição: por metro cúbico aplicado e arrumado, conforme seções transversais, notas de serviço e mapas de cubação.

6.2.2.19 Colchão de pedrisco nas laterais do canal

Após a execução do aterro das vias, nas laterais do canal, entre as paredes de concreto e a plataforma de aterro, foi executado colchão de pedrisco drenante sob o colchão de areia, com dimensões conforme projeto, auxiliando na drenagem lateral do canal.

Medição: por metro cúbico aplicado, conforme seções transversais, notas de serviço e mapas de cubação.

6.2.2.20 Fundo do Canal em Concreto Armado

Foi executado o fundo do canal em concreto estrutural e armado, com $F_{ck} = 35 \text{ Mpa}$ no canal 03 e $F_{ck} = 30 \text{ Mpa}$ nos canais 04, 05 e 06 com espessura apresentada no projeto executivo. O concreto foi executado de acordo com a norma NBR 6118/2003. Estão incluídos neste item: preparo lançamento, adensamento, regularização e cura.

Medição: por volume executado e lançado, medido no local.

6.2.2.21 Paredes do Canal em Concreto Armado

Foram executadas as paredes dos canais em concreto armado, com $F_{ck} = 35 \text{ Mpa}$ no canal 03 e $F_{ck} = 30 \text{ Mpa}$ nos canais 04, 05 e 06 de acordo com o item anterior.

Estão incluídos neste item: preparo lançamento, adensamento, regularização e cura.

Medição: por volume executado e lançado, medido no local.

6.2.2.22. Forma para Concreto de Canal

Os serviços de forma para concreto foram desenvolvidos com base no projeto executivo e nas especificações, métodos e normas da ABNT. As formas respeitaram os projetos executivos e os demais detalhes construtivos, conforme determinação da Fiscalização, e serviram para dar o formato necessário aos elementos de concreto armado a serem executados. Estão incluídos neste serviço: fabricação, escoramento, cimbramento, aplicação da forma e desforma.

Medição: por metro quadrado aplicado, medido no local ou no projeto, conforme as particularidades de cada serviço.

6.2.2.23 Tubos de PVC, diâm. 75 mm

Foram aplicados no fundo e nas paredes do canal tubos de drenagem, para auxiliar na drenagem e combater a subpressão do terreno. No fundo, os tubos se apresentaram dispostos transversalmente 0,50 m das laterais e a cada 3,00 m no sentido longitudinal.

Medição: por metro linear aplicado, medido no local.

6.2.2.24 Bidim OP-20

Foi aplicado geotêxtil não tecido tipo bidim OP-20 nos tubos barbacãs de 75 m aplicados nas paredes do canal, no

intuito de evitar o entupimento destes barbacãs, mantendo a filtração e a drenagem através dos colchões de areia e de pedrisco.

Medição: por metro quadrado aplicado, medido no local.

6.2.2.25 Tubo de PVC 100 mm

Foram utilizados nas ligações domiciliares, complementando a drenagem e ligando os esgotos sanitários a rede de saneamento básico.

Medição: por metro linear aplicado, medido no local.

6.2.2.26 Tubo de PVC 150 mm

Foram utilizados nas redes de saneamento básico, interligando a nova rede a uma rede já existente e assim levando os dejetos a estação de tratamento de esgoto (ETE).

Medição: por metro linear aplicado, medido no local.

6.2.2.27 Tubo de PVC 200 mm

Foram utilizados nas redes de saneamento básico, interligando a nova rede a uma rede já existente e assim levando os dejetos a estação de tratamento de esgoto (ETE).

Medição: por metro linear aplicado, medido no local.

6.2.2.28 Bota-Fora, Inclusive Carga e Descarga, Até 1,0 Km

As massas excedentes das escavações, inadequados para uso nas obras, e que não possam se integrar aos aterros ou alargamentos de plataforma será objeto de remoção orientada, para efeito de não ameaçar a estabilidade das vias e do canal e não prejudicar o aspecto paisagístico da região. Os locais onde se efetuarão os bota-foras deverão ser determinados pela Fiscalização, de forma a definirem-se com antecedência as distâncias a serem percorridas e os volumes a serem depositados.

Medição: por volume transportado em caminhão, devidamente aferido pela Fiscalização, ou conforme volume expurgado, de acordo com seções transversais e mapas de cubação, definindo-se o empolamento para cada tipo de material.

6.2.2.29 Momento Extraordinário de Transporte

Nos casos em que o transporte do material de bota-fora citado no item 11 extrapolou a distância de 1,0 km, foi considerada a diferença neste item.

Medição: por volume transportado, em cada km excedente.

6.2.2.30 Ensecadeiras com Sacos de Areia

Foram executadas ensecadeiras com sacos de areia para auxiliar, quando necessário, de acordo com ciente da Fiscalização, no desvio de águas que possam interferir nos serviços. As ensecadeiras foram empilhadas de no mínimo 4 sacos. O enchimento dos sacos, o empilhamento e a retirada estão incluídos neste item.

Medição: por metro linear de empilhamento.

6.2.2.31 Ensecadeiras Simples com Estaca Prancha de Madeira

Foram executadas ensecadeiras com estacas pranchas de madeira quando se fizer necessário, de acordo com autorização da Fiscalização, quando não for possível solucionar com sacos de areia (pressão e velocidade da água a ser desviada, bem como terreno de aplicação da ensecadeira).

Medição: por metro quadrado aplicado, medido no local.

6.3 - ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS DE SERVIÇOS DA OBRA VIAS ABERTAS

NOTA: Neste trabalho acadêmico optou-se pela apresentação de um memorial fotográfico (segue em anexo no final deste trabalho) que abordará todos os serviços realizados nesta obra, os quais serão descritos a seguir:

6.4 - TAREFAS EXECUTADAS NO ESTÁGIO

O Estágio envolveu um processo de aprendizagem, integrando a teoria à prática. As atividades desenvolvidas no estágio foram:

- ✓ Acompanhamento de execução de estruturas de concreto armado;
- ✓ Acompanhamento de execução de redes de abastecimento, drenagem e esgotamento sanitário;
- ✓ Acompanhamento de execução de terraplenagem e pavimentação;
- ✓ Verificação e compatibilização dos diversos projetos;
- ✓ Acompanhamento do controle tecnológico da obra;
- ✓ Acompanhamento dos serviços topográficos;

7.0 – CONCLUSÃO

Um projeto tem como finalidade promover bem estar e qualidade de vida para os moradores daquela comunidade, essa proposta é um fator de indução do desenvolvimento, criando condições adequadas para o crescimento da economia, e melhoria da qualidade de vida da população.

A questão do bem estar e segurança no trabalho também devem estar presentes nas obras da construção civil. Muitos funcionários por imprudência, irresponsabilidade e/ou falta de conhecimento procuram infringir as leis e não usar os equipamentos de segurança (EPI's). Os funcionários tendem a serem pessoas que não se cuidam no trabalho e cabe aos superiores reverter tal quadro no ambiente de trabalho.

Outro fato importante é que o engenheiro e responsáveis pela obra devem estar sempre bem informados e atentos para as mudanças e inovações tecnológicas e sempre dispostos a mudar de ponto de vista. Pode-se perceber que os executores nem sempre estão antenados com novas informações e nem com as mudanças das normas de execução de serviços.

Diante da experiência deste estágio é possível afirmar que o conhecimento prático adquirido nas obras é de simples assimilação, de pouca complexidade e limitado com relação às próprias experiências. Porém, o embasamento teórico é indispensável ao crescimento profissional vivenciado em um estagio acadêmico.

O engenheiro civil deve ser um eterno estudante de engenharia, pois os princípios teóricos a cada momento estão mais aprofundados, necessitando de uma contínua atualização do profissional. O responsável de uma obra deve conhecer as normas, que visam acima de tudo à segurança dentro da obra, como a NR-18, que, como visto, é de difícil cumprimento na íntegra, mas não impossível. Os novos engenheiros têm a missão de elevar a qualidade da engenharia, fazendo com que procedimentos inadequados sejam evitados, bem como o cumprimento da ética e da disciplina para o engrandecimento e sobrevivência de nossa sociedade civil.

8.0 – BIBLIOGRAFIA

- NBR 6122 – Projeto e Execução de Fundações.

- NR 18 - Condições e Meio Ambiente de Trabalho na Indústria da Construção

- Das, Braja M.; Fundamentos da Engenharia Geotécnica, 6ª edição : Thomsom
2007

ANEXO

MEMORIAL FOTOGRÁFICO



FOTO 12 – Placa da obra



FOTO 13 – Placa da obra



FOTO 14 - Desmatamento, destocamento e limpeza



FOTO 15 - Desmatamento, destocamento e limpeza



FOTO 16 - Escavação mecânica em lama



FOTO 17 - Escavação mecânica em lama



FOTO 18 - Escavação mecânica



FOTO 19 - Escavação mecânica



FOTO 20- Abertura dos canais



FOTO 21 – Abertura dos canais



FOTO 22 – Esgotamento dos canais

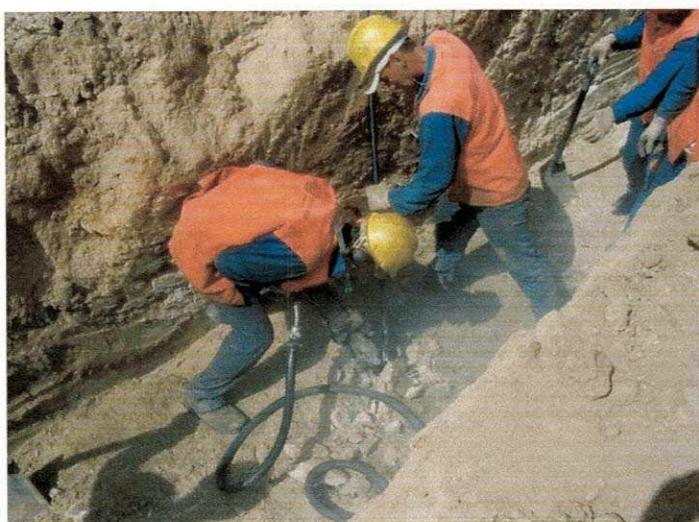


FOTO 23 – Perfuração de rocha



FOTO 24 – Frasco de areia

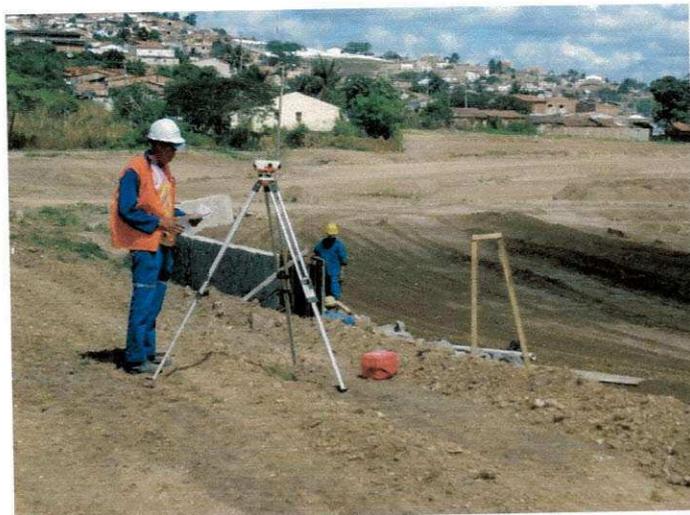


FOTO 25 – Nivelamento topográfico



FOTO 26 – Escoramento



FOTO 27 – Muros de arrimo



FOTO 28 – Fechamento dos drenos nos muros de arrimo



FOTO 29 – Escavação em 2ª e 3ª categoria



FOTO 30 – Escavação em 2ª e 3ª categoria



FOTO 31 – Colchão de areia



FOTO 32 – Máquinas e equipamentos



FOTO 33 – Vibro - acabadora e caminhão basculante



FOTO 34 - Vibro – acabadora, rolo de pneus e rolo tandem



FOTO 35 – Retirada de “Burrachudos”



FOTO 36 – Dreno profundo



FOTO 37 –Bripar



FOTO 38 – Aplicação de CBUQ



FOTO 39 – CBUQ aplicado



FOTO 40 – Sinalização da via