MEMORIAL DESCRITIVO

O presente memorial descritivo tem por finalidade apresentar as metodologias empregadas no desenvolvimento de estudos dos projetos, bem como especificar a execução dos serviços e empregos dos materiais que farão parte das obras de Pavimentação Asfáltica, no município de Xaxim - SC, abaixo descrita.

Obra:

Pavimentação asfáltica com CBUQ sobre trecho com base de pedra rachão e brita graduada da estrada que interliga o município de Xaxim a Linha Pocinho.

1 SERVIÇOS INICIAIS

1.1 PLACA DE OBRA

Será instalada placa de obra em chapa de aço galvanizado com dimensões de 1,20 x 2,50 m, executada conforme modelo padrão do órgão conveniente e dados de obra fornecidos pelo município.

1.2 MOVIMENTAÇÃO DE TERRA

Toda movimentação de terra necessária ficará a cargo da empresa executora.

2 DRENAGEM PLUVIAL

Este projeto contempla drenagem superficial do tipo Sarjeta Trapezoidal.

2.1 BACIAS HIDROGRÁFICAS

As cidades da região da Amai não possuem mapa aerofotogramétrico urbano. Preliminarmente foi utilizado um levantamento geral do Exército Brasileiro, efetuado em 1976, na escala 1:50.000. Com esta escala tão reduzida não se torna possível definir suas bacias de cada trecho de via pública para dimensionamento detalhado da rede de esgoto pluvial. Pôde-se, porém, verificar a característica topográfica da área em estudo.

A complementação de dados planialtimétricos foram efetivados através de levantamento topográfico específico para intervenção proposta.

2.2 PRECIPITAÇÃO PLUVIOMÉTRICA

A precipitação pluviométrica é conhecida pelos estudos já efetuados na região, conforme pode ser demonstrado por dados existentes, especialmente do posto hidrológico de Xanxerê – SC.

2.3 DRENAGEM SUPERFICIAL: SARJET AS

As sarjetas são dispositivos de drenagem longitudinal, destinadas a interceptar os deflúvios. Neste projeto será utilizado sarjeta tipo SZC 60-20, em concreto, conforme dimensões apresentadas em projeto.

O preparo e a regularização da superfície de assentamento serão executados com operação mecanizada e manual, envolvendo cortes, aterros ou acertos, de forma a atingir a geometria projetada. Em qualquer condição, a superfície de assentamento deverá ser compactada de modo a resultar em uma base firme e bem desempenada.

Na execução das sarjetas o concreto deverá ter resistência fck 20 MPa. O espalhamento e acabamento do concreto serão feitos mediante o emprego de ferramentas manuais, em especial de uma régua que, apoiada nas duas guias adjacentes permitirá a conformação da sarjeta. O lançamento do concreto deverá ocorrer em lances alternados. Os segmentos intermediários serão executados após o início do processo de cura dos demais resultando em juntas “secas”.

Nos intervalos de 12,0m deverão ser executadas juntas de dilatação preenchidas com argamassa apropriada. Deverá haver uma perfeita união entre a face da sarjeta de concreto e o pavimento do acostamento, evitando-se penetração d´água na sua junção.

Nos locais indicados em projeto, deverá ser executada a sarjeta envelopada, que conta com tubo de concreto simples, diâmetro de 30cm, com rejuntamento de argamassa de cimento e areia, no traço 1:3. O envelopamento será em concreto armado, com espessura de 12 cm, utilizando malha de aço Ø5.0mm, espaçamento de 10x10cm, e concreto com fck 20 MPa.

3 DIMENSIONAMENTO DO PAVIMENTO ASFÁLTICO

3.1 PROJETO DE PAVIMENTAÇÃO

3.1.1 Considerações Preliminares

As considerações para o dimensionamento do pavimento foram realizadas a partir dos resultados dos ensaios de CBR (Índice de Suporte Califórnia), cujos laudos técnicos serão encaminhados em anexo ao presente memorial.

Ressalta-se que os ensaios foram realizados ao longo de todo o trecho em estudo, no sentido de execução da obra. Assim, o dimensionamento foi definido com base no menor valor de CBR obtido, adotando-se o valor de 10 como condição mais crítica.

3.1.2 Dimensionamento

O dimensionamento do pavimento foi de acordo com o Método de Dimensionamento de Pavimento Flexível adotado pelo DNIT, proposto pelo Eng. Murilo Lopes de Souza, através das diretrizes propostas pela Prefeitura Municipal de São Paulo na instrução de projeto IP 04 – Instrução para Dimensionamento de Pavimentos Flexíveis para Tráfego Leve e Médio.

Para o dimensionamento do pavimento, foi considerada a contagem volumétrica de tráfego realizada em campo, a qual registrou a passagem média de 400 veículos leves em horário comercial, dos quais aproximadamente 40 correspondem a veículos pesados.

Com base na extrapolação para o período de 24 horas de operação viária, o fluxo médio diário foi estimado em:

- 800 veículos leves/dia;
- 80 veículos pesados/dia.

3.1.3 Espessuras do pavimento asfáltico sobre base de brita graduada

Assim, de acordo com a IP 04 - Instrução para Dimensionamento de Pavimentos Flexíveis para Tráfego Leve e Médio da Prefeitura Municipal de São Paulo, temos uma via que pode ser classificada como **Via Coletora Secundária – Tráfego Médio**, pois o nº de veículos leves que circulam pela via está entre 400 a 1500 veículos por dia e os veículos comerciais entre 21 e 100 veículos por dia.

Tal fluxo de veículos resulta em um número equivalente de operações padrão (N) 5x10^5 solicitações.

O período de projeto foi definido como 10 anos, e a carga por eixo foi definida como 8,2t por eixo simples de rodagem dupla.

3.1.3.1 Qualidade mínima das camadas granulares

Sub-base: deverá apresentar CBR ≥ 25% (moldado e ensaiado conforme norma aplicável, na umidade ótima e energia de compactação especificada).

Base: deverá apresentar CBR ≥ 80% (material britado graduado ou equivalente, com controle granulométrico e de compactação).

Por razões de segurança e visando robustez frente a variações locais de suporte, adota-se para o dimensionamento a hipótese de CBR = 20% para a sub-base, ainda que o requisito mínimo de qualidade de obra permaneça CBR ≥ 25%. Essa hipótese reduz a tensão transmitida ao subleito nas verificações de projeto.

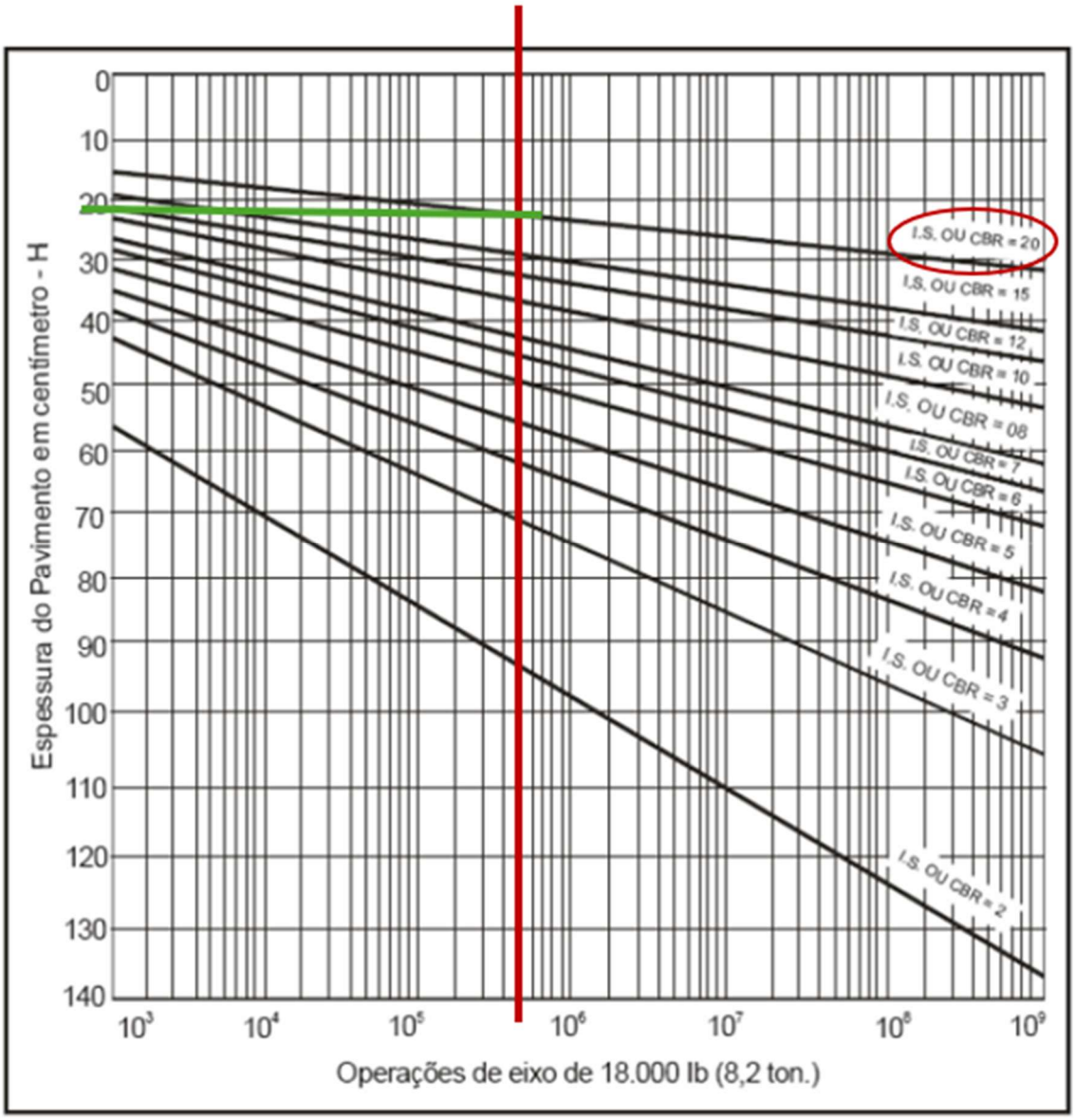
3.1.3.2 Procedimento de dimensionamento

O dimensionamento estrutural foi conduzido por meio do ábaco de correlação entre tráfego acumulado (N), módulos equivalentes das camadas e CBR do subleito, conforme a instrução aplicável. Para a etapa preliminar (pré-dimensionamento) adotou-se a verificação pela seguinte relação de capacidade estrutural:

$$R \cdot Kr + B \cdot Kb \geq H20$$

Onde:

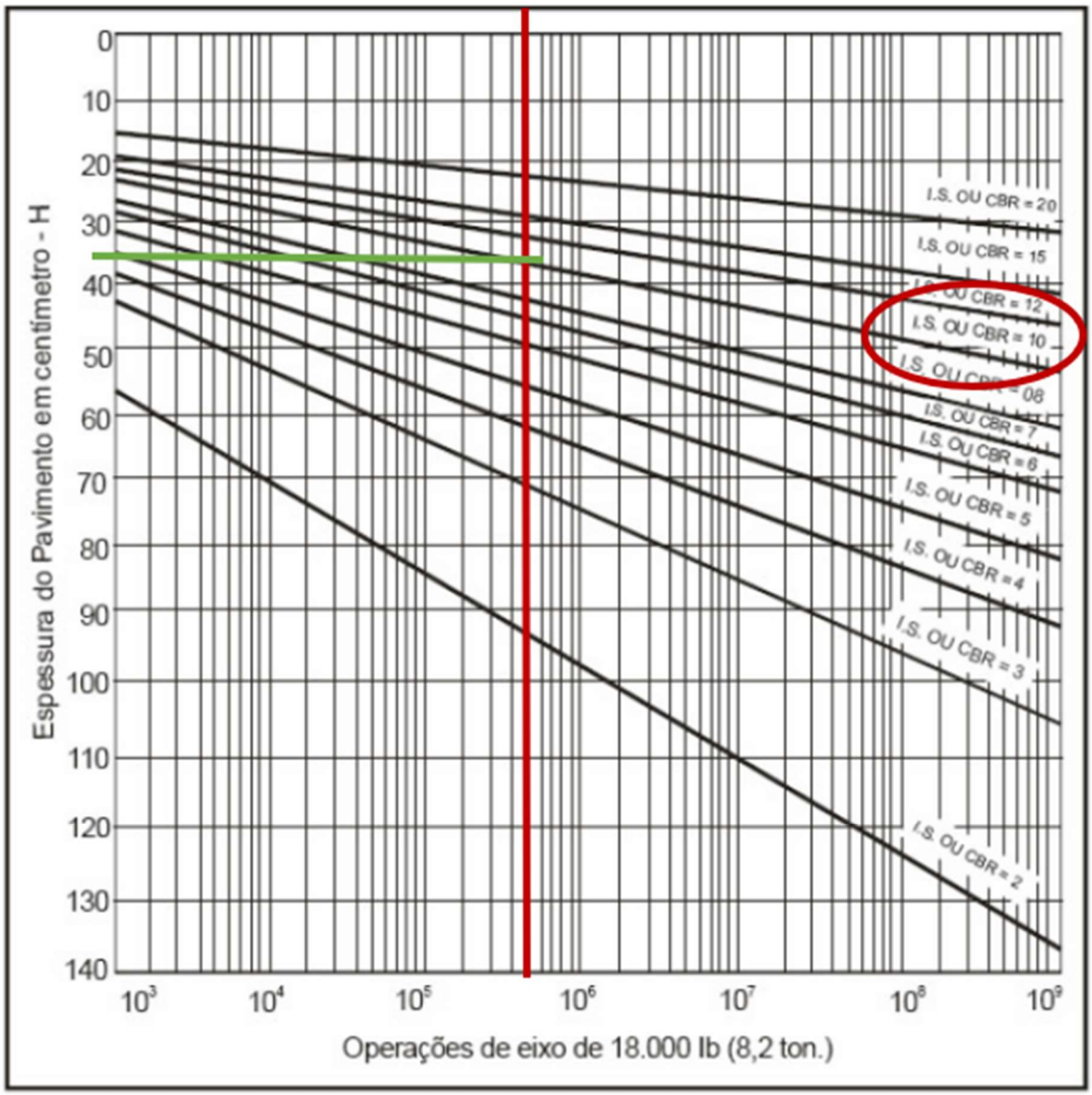
- R = espessura do revestimento asfáltico (cm);
- B = espessura da base granular (cm);
- Kr = coeficiente estrutural do revestimento asfáltico;
- Kb = coeficiente estrutural da base;
- H20 = espessura total.



Pelo ábaco, H20 é aproximadamente 22.

Assim, considerando que a espessura da capa será de 5cm, coeficiente estrutural do revestimento asfáltico = 2 e coeficiente estrutural da base (sendo ela material granulométrico) = 1, tem-se pelo dimensionamento que a espessura da base deve ser de 12cm.

Considerando que a espessura mínima da base/sub-base, em termos de equivalente granular deverá ser de 15 cm e que o coeficiente estrutural da base = 1, adota-se 15cm de base em brita graduada.



Para o dimensionamento da sub-base foram adotados os valores de CBR do item 3.1.1. A partir da leitura do ábaco, obtiveram-se os seguintes valores de H9: 35cm para CBR = 10. Considerando isso e a fórmula do dimensionamento da espessura da sub base:

$$R \cdot Kr + B \cdot Kb + h_{20} \cdot Ks \geq H_9$$

Onde:

- R = espessura do revestimento asfáltico (cm);
- B = espessura da base granular (cm);

- h_{20} = espessura da sub-base granular (cm);
- Kr = coeficiente estrutural do revestimento asfáltico;
- Kb = coeficiente estrutural da base;
- Ks = coeficiente estrutural da sub-base;
- H_9 = espessura total.

Do dimensionamento obteve-se que, para CBR = 10, a espessura mínima é de 15 cm.

Para estes parâmetros de tráfego acima, obtivemos as espessuras apresentadas nas tabelas abaixo para pavimento sobre base de brita graduada e sub-base de pedra rachão (CBR = 10):

Camada	Material	Espessura (cm)	Coeficiente estrutural	Espessura equivalente (cm)
Revestimento	Concreto Betuminoso Usinado à Quente - CBUQ	5,00	2,00	10,00
Base	Brita graduada	15,00	1,00	15,00
Sub-Base	Pedra Rachão	15,00	1,00	15,00
Total		35,00		40,00

4 ESPECIFICAÇÃO PARA EXECUÇÃO DA PAVIMENTAÇÃO ASFÁLTICA

A execução da pavimentação asfáltica deverá seguir rigorosamente as especificações do projeto, iniciando-se pela locação das áreas destinadas à pavimentação.

A empresa executora deverá realizar a execução da sub-base utilizando pedra rachão, de forma a garantir a estabilidade da via, a qual deverá ser deixada travada e em condições adequadas de tráfego até a posterior execução da base em brita graduada, que antecederá a aplicação da camada asfáltica.

4.1 PAVIMENTAÇÃO

A área a pavimentar será preparada obedecendo-se o alinhamento e nivelamentos projetados.

A regularização e compactação da área deverão ser niveladas por equipe de topografia, sendo então executados os serviços de regularização com o uso de motoniveladora, até colocar a área no greide de projeto, sendo a área então compactada com rolo compactador vibratório do tipo pé de carneiro, até atingir uma densidade de 100% do P.N. para aquele solo, e posteriormente nivelada novamente com a motoniveladora.

4.1.1 Base de Pedra Rachão

Sobre o subleito devidamente regularizado e compactado será executada a camada de sub-base em macadame hidráulico com brita comercial, conforme espessuras indicadas em projeto.

A execução compreenderá o espalhamento do agregado graúdo em camada uniforme, seguido da conformação geométrica da superfície e da compactação inicial com equipamentos adequados. Na sequência, será promovido o preenchimento dos vazios do agregado por meio da aplicação de material de granulometria apropriada, associado ao umedecimento controlado da camada, de modo a favorecer o intertravamento dos materiais e a obtenção de uma estrutura estável e homogênea.

O processo executivo incluirá operações sucessivas de irrigação e compactação, até que os vazios sejam adequadamente preenchidos e a camada apresente estabilidade suficiente para receber as camadas superiores do pavimento. A compactação deverá atingir densidade mínima correspondente a 100% do Proctor Modificado, conforme especificações técnicas aplicáveis.

Após a conclusão dos serviços, a camada de sub-base deverá apresentar superfície uniforme, devidamente acabada, sem segregação de agregados, deformações, recalques ou áreas soltas, atendendo às espessuras, cotas, alinhamentos e declividades previstas em projeto. Todos os materiais empregados e procedimentos executivos deverão estar em conformidade com as especificações do DNIT e demais normas técnicas vigentes.

4.1.2 Base de Brita Graduada

Sobre a camada de sub-base será executada a base de brita graduada com brita comercial, conforme espessuras e dimensões definidas em projeto.

O material deverá apresentar granulometria enquadrada nas faixas especificadas pelas normas do DNIT. A execução compreenderá as etapas de distribuição, espalhamento,

homogeneização, umidificação e compactação da mistura, até atingir grau de compactação mínimo de 100% do Proctor Modificado.

Após a compactação, a superfície da base deverá apresentar acabamento uniforme, sem segregação ou desagregação do material, atendendo aos requisitos geométricos de projeto e às tolerâncias estabelecidas pelas especificações técnicas aplicáveis.

4.1.3 Pintura de imprimação

4.1.3.1 Material

A imprimação é aplicada sobre base compactada de brita graduada utilizando asfalto diluído tipo CM30, aplicado com uma taxa estimada de 1,2 litros/m2.

4.1.4 Pintura de ligação

4.1.4.1 Generalidades

A pintura de ligação consiste numa pintura ligante, que recobre a camada da base brita graduada, e tem por função proporcionar a ligação entre a camada de base brita graduada e a capa de rolamento (C.B.U.Q.). A pintura de ligação sobre a base de brita graduada é aplicada após a pintura de imprimação.

4.1.4.2 Material

O material utilizado para a pintura de ligação é derivado do petróleo, conhecido como emulsão asfáltica RR-1C, a taxa de aplicação do material deverá ser na ordem de 0,5 litros/m².

4.1.4.3 Equipamentos

A pintura de ligação será executada após a base estar perfeitamente limpa e seca, utilizando-se para tal o caminhão espargidor.

4.1.4.4 Execução

O material betuminoso deverá ser aplicado de maneira uniforme, sempre através de barras de aspersão e sob pressão. Antes do início da distribuição do material deve-se verificar se todos os bicos da barra de distribuição estão abertos. A aplicação poderá também ser executada manualmente utilizando-se a caneta sob pressão acoplada ao caminhão espargidor.

A área a ser pintada deve estar seca ou ligeiramente umedecida. É vedado proceder com o serviço com a superfície molhada ou quando a temperatura do ambiente estiver inferior a 10° C ou ainda em condições atmosféricas desfavoráveis.

A área que apresentar taxas abaixo da mínima especificada deverá receber uma segunda aplicação de forma a completar a quantidade recomendada.

Não se deve permitir o trânsito sobre a superfície pintada.

4.1.5 Revestimento em concreto asfáltico

4.1.5.1 Generalidades

Concreto asfáltico é um revestimento flexível, resultante da mistura a quente, em uma usina adequada, de agregado mineral graduado, material de enchimento e material betuminoso, espalhado e compactado a quente sobre uma base pintada (pintura de ligação).

4.1.5.2 Materiais

- Material Betuminoso

Deverá ser empregado como material betuminoso o cimento asfáltico de petróleo (CAP-50).

- Agregado Graúdo

O agregado graúdo deve ser de pedra britada, com partículas de forma cúbica ou piramidal, limpas, duras, resistentes e de qualidade razoavelmente uniforme. O agregado deverá ser isento de pó, matérias orgânicas ou outro material nocivo e não deverá conter fragmentos de rocha alterada ou excesso de partículas lamelares ou chatas.

- Agregado Miúdo

O agregado miúdo é composto de pedrisco e pó de pedra, de modo que suas partículas individuais apresentem moderada angulosidade, sejam resistentes e estejam isentas de torrões de argila ou outras substâncias nocivas.

- Composição da Mistura

O teor de asfalto deverá ser em torno de 5,0%, podendo variar entre 4,5 a 9% dependendo do traço da empresa executora, sendo que a porcentagem de betume se refere a mistura de agregados, considerada como 100%, de acordo com a norma DNIT 031/2006.

4.1.5.3 Execução

O revestimento será em C.B.U.Q. (Concreto Betuminoso Usinado à Quente), e deve obedecer a faixa C especificada pelo DNIT.

O C.B.U.Q. será executado sobre a superfície após a realização da pintura de ligação. A massa asfáltica deverá deixar a usina a uma temperatura de no máximo 177° C, e chegar no local da obra a uma temperatura não inferior a 120° C. O transporte deste material deverá ser feito através da utilização de caminhões providos de caçamba metálica juntamente com lonas para a proteção e conservação da temperatura.

Sobre a base de brita graduada, será executada uma camada com espessura de 5 cm.

A aplicação do C.B.U.Q. sobre a pista deverá ser realizada através da motoniveladora e da vibroacabadora (camada de rolamento). A rolagem deverá ser feita com a utilização do rolo pneumático e o fechamento com o rolo liso (tandem).

A rolagem deve ser iniciada à temperatura de 120°C e encerrada sem que a temperatura caia abaixo de 80°C. A compactação deverá ser iniciada nas bordas e progredir longitudinalmente para o centro, de modo que os rolos cubram uniformemente em cada passada pelo menos a metade da largura de seu rastro da passagem anterior. Nas curvas, a rolagem deverá progredir do lado mais baixo para o lado mais alto, paralelamente ao eixo da guia e nas mesmas condições do recobrimento do rastro.

Os compressores não poderão fazer manobras sobre a camada que está sofrendo rolagem. A compressão requerida em lugares inacessíveis aos compressores será executada por meio de soquete manual ou placa vibratória.

As depressões ou saliências que aparecerem após a rolagem deverão ser corrigidas pelo afrouxamento e compressão da mistura até que a mesma adquira densidade igual ao material circundante.

Para esta camada o agregado deverá consistir de pedra britada, com fragmentos angulares, limpos, duros, tenazes e isentos de fragmentos moles ou alterados. Deverá apresentar boa adesividade, sendo que os agregados, constituídos de brita nº 1 e pó de pedra, pedrisco e Filler calcário, deverão obedecer a seguinte faixa granulométrica:

Peneira - ASTM	mm	% que passa
3/4"	19,1	100
1/2”	12,7	80-100

3/8"	9,5	70 - 90
nº 4	4,8	44 - 72
nº 10	2,0	22 - 50
nº 40	0,42	8 - 26
nº 80	0,18	4 - 16
nº 200	0,075	2 - 10

É de responsabilidade da empresa executora fornecer laudo sobre a pavimentação, atendendo as exigências do DNIT. No laudo deverá estar expressa a qualidade dos seguintes itens: espessura, teor de CAP na mistura e densidade. Os ensaios deverão ser feitos por empresa terceirizada com acompanhamento da fiscalização do município.

4.1.5.4 Medição

O concreto asfáltico será medido em toneladas (t) da mistura efetivamente produzida, transportada e aplicada na pista, devidamente aceita pela fiscalização após a verificação do atendimento aos requisitos de projeto e às especificações técnicas pertinentes.

A quantidade a ser medida e paga corresponderá à massa efetivamente aplicada na obra, limitada à quantidade prevista no projeto e consignada na planilha orçamentária contratual.

A quantidade de CAP incorporada à mistura asfáltica será determinada com base nos resultados obtidos durante o controle tecnológico da obra. O teor efetivamente aplicado será obtido pela média aritmética dos valores apurados nos ensaios de controle tecnológico realizados durante a execução dos serviços.

A medição e o pagamento do CAP serão efetuados até o limite da quantidade prevista no projeto e na respectiva planilha orçamentária, observando os critérios estabelecidos na Norma DNIT 031/2024 – ES.

Todos os serviços deverão atender às especificações de execução, controle tecnológico, aceitação e tolerâncias previstas pelas normas do DNIT vigentes, constituindo condição indispensável para sua medição e pagamento.

5 SINALIZAÇÃO VIÁRIA

5.1 SINALIZAÇÃO HORIZONTAL

A sinalização horizontal consiste na execução das faixas de sinalização divisórias de pistas, faixas de delimitação de acostamento e faixas de pedestres. Estas pinturas deverão conter pelo menos 250 g em microesferas de vidro tipo drop-on para cada m² de aplicação.

Os elementos constituintes da sinalização estão indicados em projeto e deverão seguir as especificações de serviço do CONTRAN.

5.2 SINALIZAÇÃO VERTICAL

Compõem a sinalização vertical as placas de sinalização de regulamentação de velocidade e indicativas de lombada. As placas deverão ser do tipo totalmente refletivas com pontaletes de perfil redondo de aço galvanizado diâmetro de 50 mm com parede 2,0mm e altura total de 3,00m. Os pontaletes deverão ter aletas anti-rotação e deverão ser chumbados em base de concreto.

Xaxim, 17 de junho de 2026.

AMANDA CUNICO CARNEIRO:06804905903 Assinado de forma digital por AMANDA CUNICO CARNEIRO:06804905903
Dados: 2026.06.18 08:28:49 -03'00'

Amanda Cunico Carneiro
Engenheira Civil – AMAI – CREA/SC 163.289-6

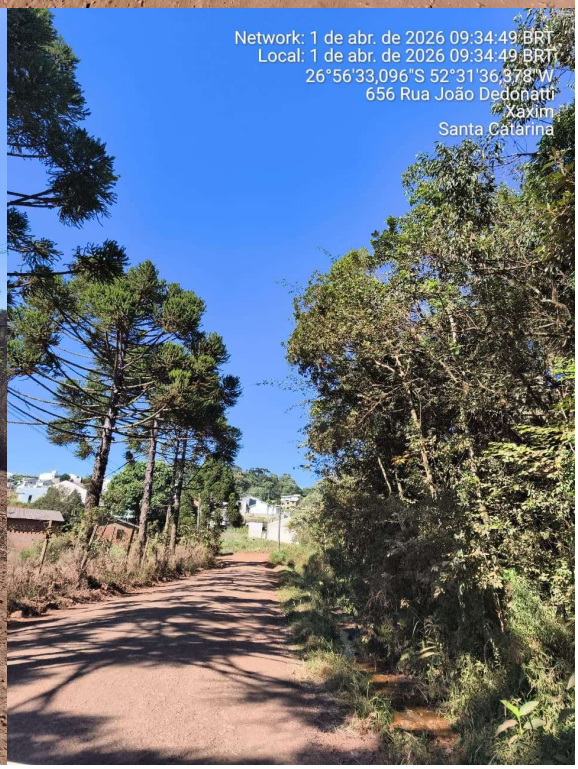
Município de Xaxim
CNPJ: 82.854.670/0001-30

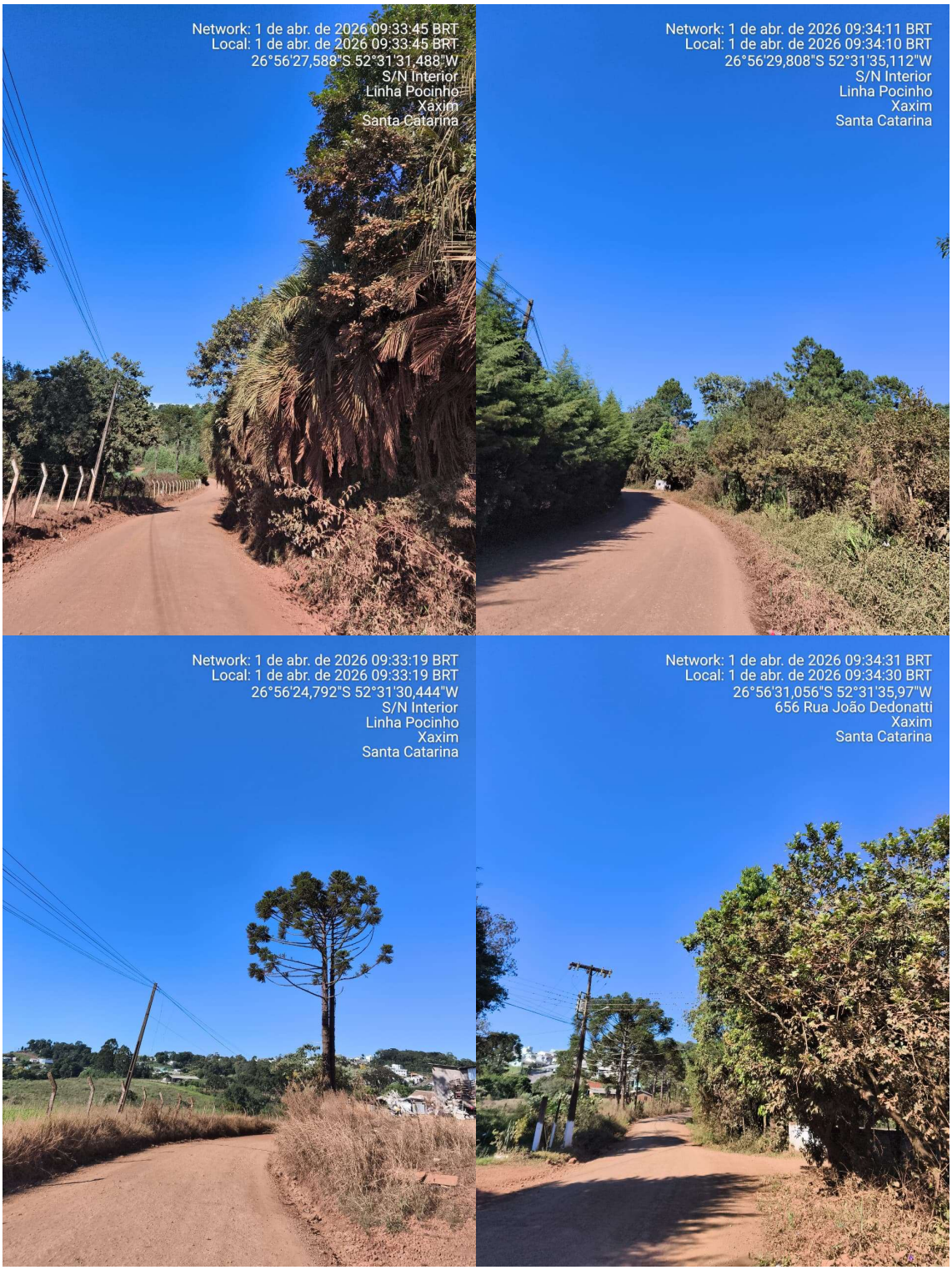
MEMORIAL FOTOGRÁFICO DO TRECHO A SER PAVIMENTADO

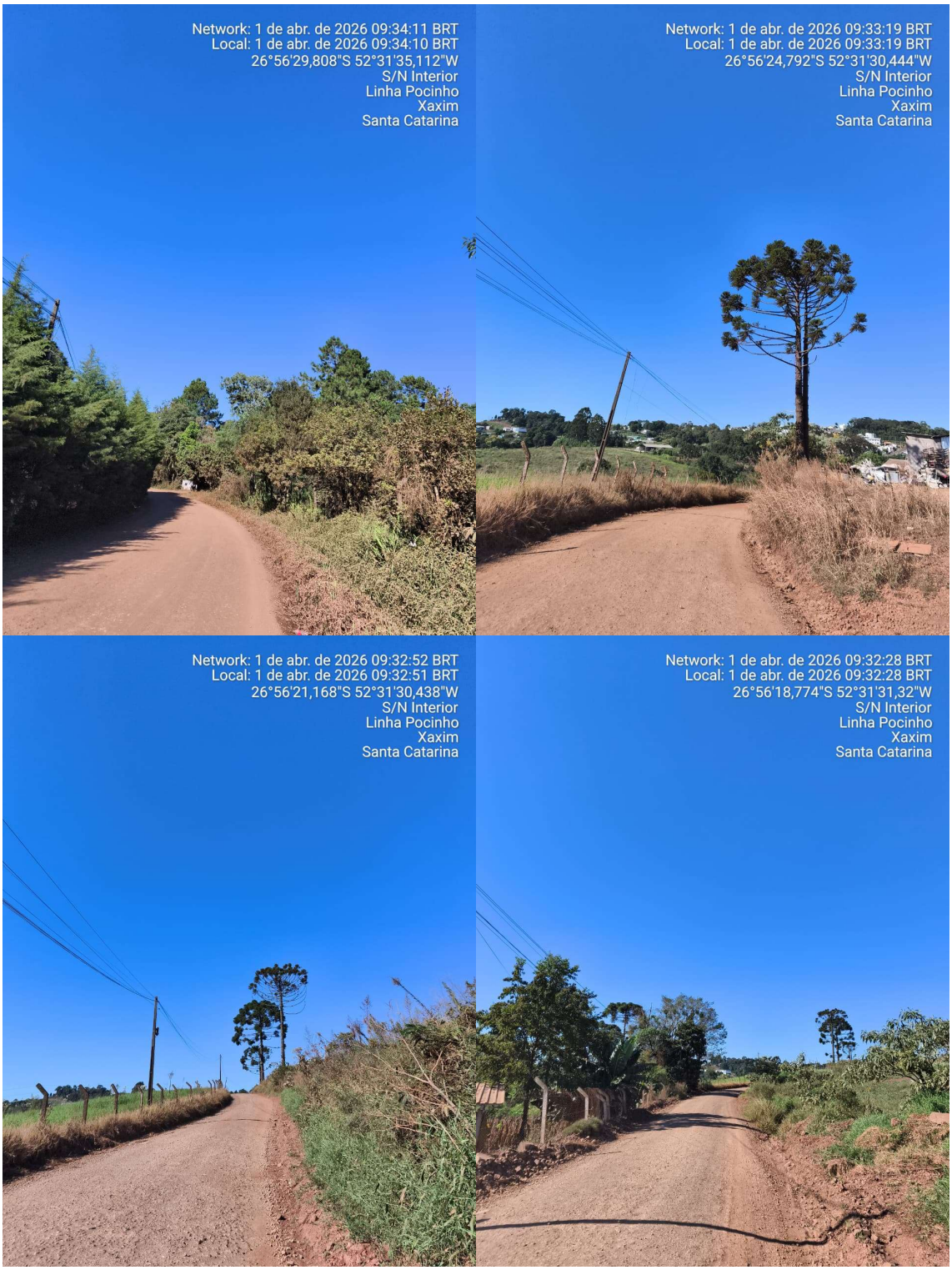


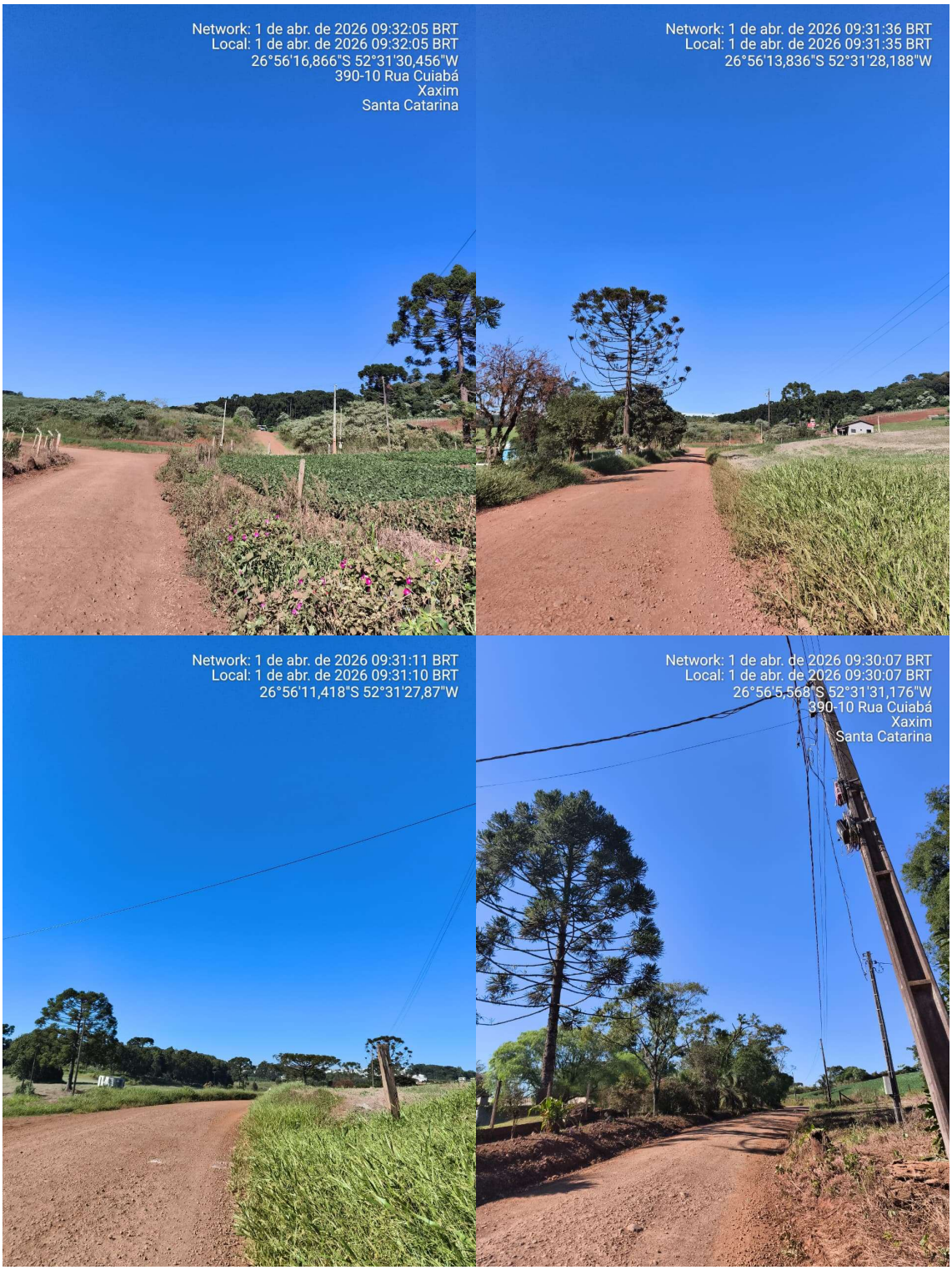


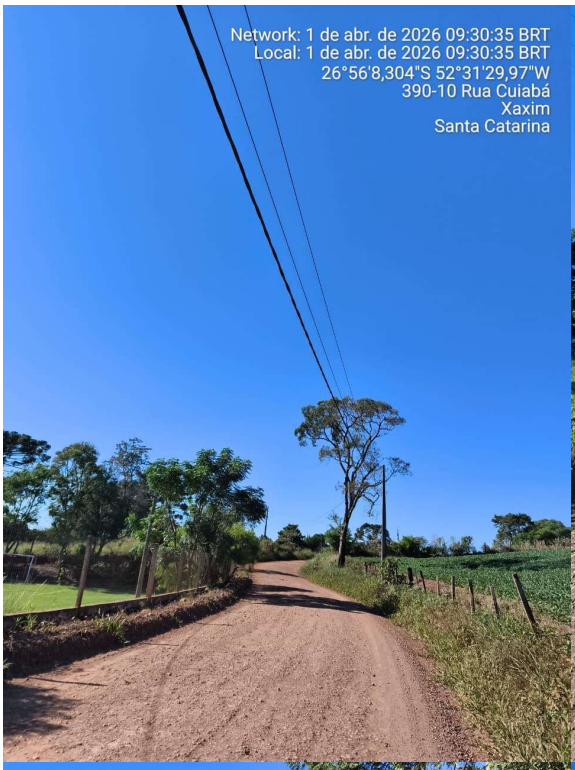


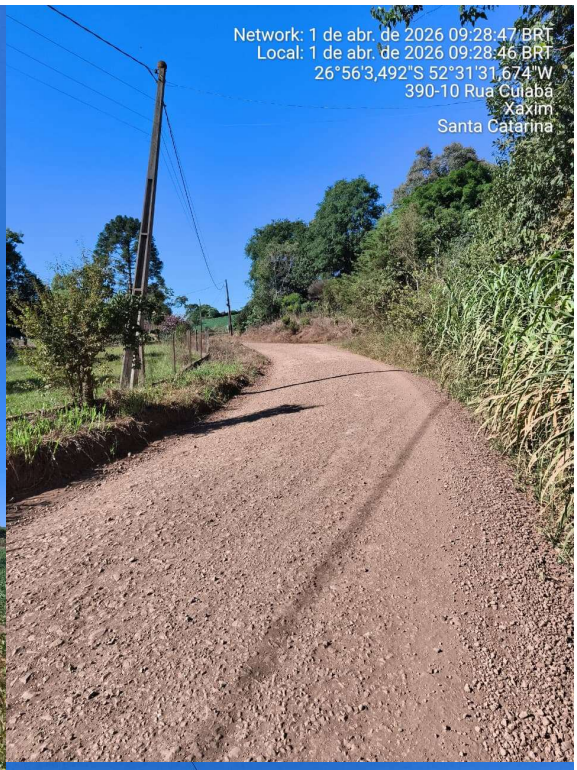



Network: 1 de abr. de 2026 09:33:45 BRT
Local: 1 de abr. de 2026 09:33:45 BRT
26°56'27,588"S 52°31'31,488"W
S/N Interior
Linha Pocinho
Xaxim
Santa Catarina
Network: 1 de abr. de 2026 09:34:11 BRT
Local: 1 de abr. de 2026 09:34:10 BRT
26°56'29,808"S 52°31'35,112"W
S/N Interior
Linha Pocinho
Xaxim
Santa Catarina
Network: 1 de abr. de 2026 09:33:19 BRT
Local: 1 de abr. de 2026 09:33:19 BRT
26°56'24,792"S 52°31'30,444"W
S/N Interior
Linha Pocinho
Xaxim
Santa Catarina
Network: 1 de abr. de 2026 09:34:31 BRT
Local: 1 de abr. de 2026 09:34:30 BRT
26°56'31,056"S 52°31'35,97"W
656 Rua João Dedonatti
Xaxim
Santa Catarina

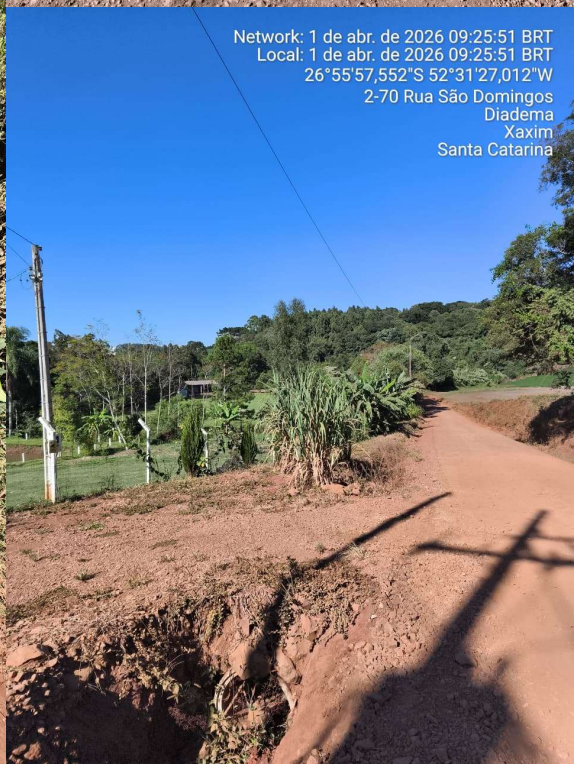

Network: 1 de abr. de 2026 09:34:11 BRT
Local: 1 de abr. de 2026 09:34:10 BRT
26°56'29,808"S 52°31'35,112"W
S/N Interior
Linha Pocinho
Xaxim
Santa Catarina
Network: 1 de abr. de 2026 09:33:19 BRT
Local: 1 de abr. de 2026 09:33:19 BRT
26°56'24,792"S 52°31'30,444"W
S/N Interior
Linha Pocinho
Xaxim
Santa Catarina
Network: 1 de abr. de 2026 09:32:52 BRT
Local: 1 de abr. de 2026 09:32:51 BRT
26°56'21,168"S 52°31'30,438"W
S/N Interior
Linha Pocinho
Xaxim
Santa Catarina
Network: 1 de abr. de 2026 09:32:28 BRT
Local: 1 de abr. de 2026 09:32:28 BRT
26°56'18,774"S 52°31'31,32"W
S/N Interior
Linha Pocinho
Xaxim
Santa Catarina


Network: 1 de abr. de 2026 09:32:05 BRT
Local: 1 de abr. de 2026 09:32:05 BRT
26°56'16,866"S 52°31'30,456"W
390-10 Rua Cuiabá
Xaxim
Santa Catarina
Network: 1 de abr. de 2026 09:31:36 BRT
Local: 1 de abr. de 2026 09:31:35 BRT
26°56'13,836"S 52°31'28,188"W
Network: 1 de abr. de 2026 09:31:11 BRT
Local: 1 de abr. de 2026 09:31:10 BRT
26°56'11,418"S 52°31'27,87"W
Network: 1 de abr. de 2026 09:30:07 BRT
Local: 1 de abr. de 2026 09:30:07 BRT
26°56'5,568"S 52°31'31,176"W
390-10 Rua Cuiabá
Xaxim
Santa Catarina


Network: 1 de abr. de 2026 09:30:35 BRT
Local: 1 de abr. de 2026 09:30:35 BRT
26°56'8,304"S 52°31'29,97"W
390-10 Rua Cuiabá
Xaxim
Santa Catarina


Network: 1 de abr. de 2026 09:28:47 BRT
Local: 1 de abr. de 2026 09:28:46 BRT
26°56'3,492"S 52°31'31,674"W
390-10 Rua Cuiabá
Xaxim
Santa Catarina


Network: 1 de abr. de 2026 09:28:16 BRT
Local: 1 de abr. de 2026 09:28:15 BRT
26°56'2,838"S 52°31'31,47"W
390-10 Rua Cuiabá
Xaxim
Santa Catarina


Network: 1 de abr. de 2026 09:25:51 BRT
Local: 1 de abr. de 2026 09:25:51 BRT
26°55'57,552"S 52°31'27,012"W
2-70 Rua São Domingos
Diadema
Xaxim
Santa Catarina


Network: 1 de abr. de 2026 09:27:46 BRT
Local: 1 de abr. de 2026 09:27:46 BRT
26°56'1,71"S 52°31'30,894"W
390-10 Rua Cuiabá
Xaxim
Santa Catarina
Network: 1 de abr. de 2026 09:26:03 BRT
Local: 1 de abr. de 2026 09:26:03 BRT
26°55'57,762"S 52°31'27,234"W
2-70 Rua São Domingos
Diadema
Xaxim
Santa Catarina
Network: 1 de abr. de 2026 09:23:22 BRT
Local: 1 de abr. de 2026 09:23:22 BRT
26°55'52,896"S 52°31'21,738"W
Network: 1 de abr. de 2026 09:21:28 BRT
Local: 1 de abr. de 2026 09:21:27 BRT
26°55'43,494"S 52°31'25,326"W



ASSOCIAÇÃO DOS MUNICÍPIOS DO ALTO IRANI
Rua Floriano Peixoto, 100 - Centro - Xanxerê - SC
www.amaisc.org.br | 49 | 3441 6600


Network: 1 de abr. de 2026 09:20:53 BRT
Local: 1 de abr. de 2026 09:20:53 BRT
26°55'40,74"S 52°31'25,608"W
Network: 1 de abr. de 2026 09:18:49 BRT
Local: 1 de abr. de 2026 09:18:48 BRT
26°55'37,872"S 52°31'26,748"W
SC-156
Maremã
Santa Catarina
Network: 1 de abr. de 2026 09:18:02 BRT
Local: 1 de abr. de 2026 09:18:01 BRT
26°55'37,902"S 52°31'26,586"W
2-70 Rua São Domingos
Diadema
Xaxim
Santa Catarina
Network: 1 de abr. de 2026 09:17:18 BRT
Local: 1 de abr. de 2026 09:17:18 BRT
26°55'36,282"S 52°31'27,018"W
2-70 Rua São Domingos
Diadema
Xaxim
Santa Catarina


Network: 1 de abr. de 2026 09:17:13 BRT
Local: 1 de abr. de 2026 09:17:12 BRT
26°55'36,174"S 52°31'27,06"W
2-70 Rua São Domingos
Diadema
Xaxim
Santa Catarina
Network: 1 de abr. de 2026 09:16:08 BRT
Local: 1 de abr. de 2026 09:16:08 BRT
26°55'33,408"S 52°31'28,062"W
Network: 1 de abr. de 2026 09:15:11 BRT
Local: 1 de abr. de 2026 09:15:10 BRT
26°55'29,4"S 52°31'28,116"W
Network: 1 de abr. de 2026 09:13:28 BRT
Local: 1 de abr. de 2026 09:13:28 BRT
26°55'21,09"S 52°31'27,072"W



ASSOCIAÇÃO DOS MUNICÍPIOS DO ALTO IRANI
Rua Floriano Peixoto, 100 - Centro - Xanxerê - SC
www.amaisc.org.br | 49 | 3441 6600


Network: 1 de abr. de 2026 09:09:59 BRT
Local: 1 de abr. de 2026 09:09:58 BRT
26°55'15,078"S 52°31'26,214"W
Network: 1 de abr. de 2026 09:09:50 BRT
Local: 1 de abr. de 2026 09:09:49 BRT
26°55'15,222"S 52°31'26,46"W
Network: 1 de abr. de 2026 09:09:48 BRT
Local: 1 de abr. de 2026 09:09:47 BRT
26°55'15,18"S 52°31'26,556"W
Network: 1 de abr. de 2026 09:07:19 BRT
Local: 1 de abr. de 2026 09:07:18 BRT
26°55'12,024"S 52°31'26,488"W
2-70 Rua São Domingos
Diadema
Xaxim
Santa Catarina


Network: 1 de abr. de 2026 09:07:08 BRT
Local: 1 de abr. de 2026 09:07:08 BRT
Network: 1 de abr. de 2026 09:04:01 BRT
Local: 1 de abr. de 2026 09:04:00 BRT
26°55'7,854"S 52°31'25,896"W
Network time is not synchronized
Local: 1 de abr. de 2026 09:02:46 BRT
26°55'3,756"S 52°31'25,206"W
Network time is not synchronized
Local: 1 de abr. de 2026 09:02:45 BRT
26°55'3,756"S 52°31'25,212"W


Network time is not synchronized
Local: 1 de abr. de 2026 09:01:30 BRT
26°55'1,302"S 52°31'24,948"W
Network time is not synchronized
Local: 1 de abr. de 2026 09:01:33 BRT
26°55'1,302"S 52°31'24,954"W
Network time is not synchronized
Local: 1 de abr. de 2026 09:00:33 BRT
26°54'56,556"S 52°31'26,424"W
Network time is not synchronized
Local: 1 de abr. de 2026 08:58:43 BRT
26°54'54,288"S 52°31'27,564"W


Network time is not synchronized
Local: 1 de abr. de 2026 08:59:53 BRT
26°54'56,556"S 52°31'26,424"W
Network time is not synchronized
Local: 1 de abr. de 2026 08:58:42 BRT
26°54'54,288"S 52°31'27,564"W
Network time is not synchronized
Local: 1 de abr. de 2026 08:55:10 BRT
26°54'53,172"S 52°31'28,404"W
Network time is not synchronized
Local: 1 de abr. de 2026 08:55:26 BRT
26°54'53,358"S 52°31'28,134"W


Network time is not synchronized
Local: 1 de abr. de 2026 08:54:06 BRT
26°54'51,366"S 52°31'29,448"W
Network time is not synchronized
Local: 1 de abr. de 2026 08:54:44 BRT
26°54'52,152"S 52°31'28,734"W
Network time is not synchronized
Local: 1 de abr. de 2026 08:53:55 BRT
26°54'51,492"S 52°31'29,418"W
Network: 1 de abr. de 2026 09:35:43 BRT
Local: 1 de abr. de 2026 09:35:43 BRT
26°56'35,508"S 52°31'37,296"W