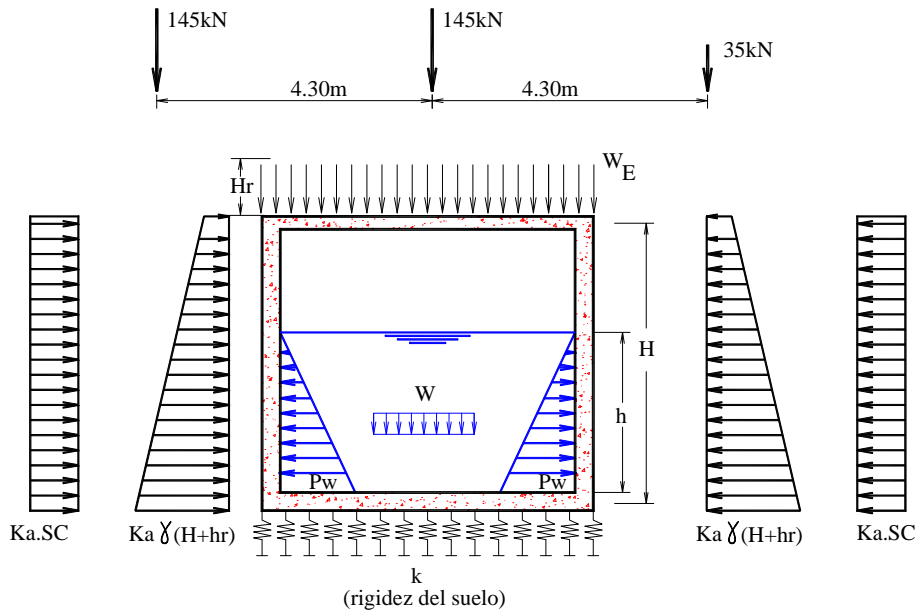


ALCANTARILLA DE CONCRETO ARMADO 100x100



coeficiente de balasto

Datos de diseño

Luz libre span := 1.00m
 altura libre hf := 1.00m
 altura de relleno Hr := 1.40m
 espesor del muro emuro := 0.25m
 espesor de losa superior e_{losa_sup} := 0.25m
 espesor losa inferior e_{losa_inf} := 0.25m

$$K_s := 20000 \frac{\text{kN}}{\text{m}^3}$$

peso específico del relleno $\gamma_s := 19 \frac{\text{kN}}{\text{m}^3}$
 ángulo de fricción interna del relleno $\phi := 32\text{deg}$

$$H := h_f + 0.5 \cdot (e_{\text{losa_sup}} + e_{\text{losa_inf}}) \quad H = 1.25 \text{ m}$$

$$H_T := H + 0.5 \cdot e_{\text{losa_sup}} + H_r \quad H_T = 2.775 \text{ m}$$

$$B_c := \text{span} + 2 \cdot e_{\text{muro}} \quad B_c = 1.50 \text{ m} \quad \text{ancho exterior de la alcantarilla}$$

Coeficiente de empuje activo ka = 0.307

Coeficiente de empuje reposo ko = 0.47

Análisis

Debido a que la estructura es estáticamente indeterminada, el cálculo de las fuerzas internas es evaluado utilizando un programa electrónico como el SAP2000

Valores característicos de las acciones

Acciones permanentes

Cargas de gravedad

Peso propio

Corresponde al peso de los elementos estructurales y su valor característico se deduce utilizando un peso específico para el concreto armado relativo al del agua (9.8kN/m³) de 2.5, este valor es considerado dentro del programa.

Cargas muertas

Son las debidas a los elementos no resistentes tales como: relleno, carriles, encarriladora, muretes guardabalasto, barandillas, soporte de catenarias, aparatos de iluminación, etc. Su valor característico se deduce utilizando un peso específico correspondiente relativo al agua (9.8kN/m³)

- Asfalto:

$$e_{\text{pav}} := 0.05\text{m} \quad (\text{espesor teórico del pavimento})$$

$$\gamma_a := 2.3 \times 9.8 \frac{\text{kN}}{\text{m}^3} \quad \gamma_a = 22.54 \cdot \frac{\text{kN}}{\text{m}^3}$$

$$W_{\text{asfalto}} := \gamma_a \cdot e_{\text{pav}} \cdot 1\text{m} \quad W_{\text{asfalto}} = 1.127 \cdot \frac{\text{kN}}{\text{m}}$$

- Relleno

Para el cálculo del peso del relleno se considerará las recomendaciones del AASHTO para estructuras enterradas, considerando la amplificación de la carga por efecto de la interacción Suelo - Estructura.

$$W_E := \gamma_s \cdot F_e \cdot 1\text{m} \cdot H_r \quad \text{carga de suelo total no mayorada}$$

$$F_e := 1 + 0.20 \cdot \frac{H_r}{B_c} \quad F_e = 1.187 \quad \text{Factor de interacción suelo - estructura}$$

$$W_E := \gamma_s \cdot F_e \cdot 1\text{m} \cdot H_r \quad W_E = 31.565 \cdot \frac{\text{kN}}{\text{m}}$$

Acciones variables

La sobrecarga vehicular sobre la calzada de puentes o estructuras incidentales, designada como HL-93, deberá consistir en una combinación de:

- Camión de diseño o tandem de diseño y
- Carga de carril de diseño

Camión de Diseño

Consiste en un camión de 325000N, de 03 ejes, el primer eje transmite una carga de 35000N y dista 4300mm del segundo eje. el segundo y tercer eje transmiten una carga de 145000N y distan entre 4300mm y 9000mm. . La separación transversal de las ruedas se deberá tomar como 1800 mm.

Tandem de Diseño

El tandem de diseño consistirá en un par de ejes de 110.000 N con una separación de 1200 mm. La separación transversal de las ruedas se deberá tomar como 1800 mm.

Carga del Carril de Diseño

La carga del carril de diseño consistirá en una carga de 9,3N/mm, uniformemente distribuida en dirección longitudinal. Transversalmente la carga del carril de diseño se supondrá uniformemente distribuida en un ancho de 3000 mm. Las solicitaciones debidas a la carga del carril de diseño no estarán sujetas a un incremento por carga dinámica. Según el AASHTO, las alcantarillas no son analizadas con la sobrecarga de carril, por lo que las indicaciones indicadas son sólo referenciales

Impacto

Para estructuras enterradas, el coeficiente de amplificación dinámica se tomará como:

$$IM := \begin{cases} 33 \cdot \left(1.0 - 4.1 \cdot 10^{-4} \cdot \frac{H_T}{\text{mm}} \right) & \text{if } 33 \cdot \left(1.0 - 4.1 \cdot 10^{-4} \cdot \frac{H_T}{\text{mm}} \right) > 0 \\ 0 & \text{otherwise} \end{cases}$$

IM = 14.058

La sobrecarga se considerará distribuida sobre una área de contacto

A := 50cm + 1.15 · H_T A = 2.11 m

B := 25cm + 1.15 · H_T B = 1.86 m

$$SC := \begin{cases} \frac{145\text{kN} \cdot (1 + IM \div 100)}{A \cdot B} & \text{if } B > 1.80\text{m} \\ \frac{72.5\text{kN} \cdot (1 + IM \div 100)}{A \cdot B} & \text{otherwise} \end{cases} \quad SC = 42.14 \cdot \frac{\text{kN}}{\text{m}^2}$$

Acciones Laterales

Se considerarán las fuerzas debido a la presión de tierra, presión de la sobrecarga y presión del agua

Presión de tierra activo

P_{inf} := k_a · γ_s · H_T · 1m P_{inf} = 16.2 · $\frac{\text{kN}}{\text{m}}$

P_{sup} := k_a · γ_s · (H_T - H) · 1m P_{sup} = 8.903 · $\frac{\text{kN}}{\text{m}}$

Presión de tierra reposo

P_{inf_reposo} := k_o · γ_s · H_T · 1m P_{inf_reposo} = 24.785 · $\frac{\text{kN}}{\text{m}}$

P_{sup_reposo} := k_o · γ_s · (H_T - H) · 1m P_{sup_reposo} = 13.621 · $\frac{\text{kN}}{\text{m}}$

Presión por sobrecarga

H _T	h _{eq}
1.5	1.2
3	0.9
6	0.6

H_T = 2.775 m h_{eq} = 0.945

CONSORCIO MOTLIMA - ELI CORDOVA

Estudio Definitivo de Mejoramiento y Construcción de la Carretera Ruta 10:
Tramo Huamachuco - Pte. Pallar - Juanjui
Sector: Huamachuco - Sacsacochoa - Puente Pallar

$$\begin{aligned} \text{sobrecarga} &:= h_{eq} \cdot \gamma_s & \text{sobrecarga} &= 17.955 \cdot \frac{\text{kN}}{\text{m}^2} \\ P_{sc} &:= k_a \cdot \text{sobrecarga} \cdot 1\text{m} & P_{sc} &= 5.517 \cdot \frac{\text{kN}}{\text{m}} & P_{sc_reposito} &:= k_o \cdot \text{sobrecarga} \cdot 1\text{m} = 8.44 \cdot \frac{\text{kN}}{\text{m}} \end{aligned}$$

Determinación de los factores de carga para los estados límites de resistencia I

a) Ecuación general de diseño (AASHTO art 1.3.2)

$$\sum \eta_i \cdot \gamma_i \cdot Q_i \leq \phi R_n$$

donde γ_i son los factores de carga y ϕ es el factor de resistencia; Q representa los efectos de las fuerzas; R_n es la resistencia nominal; η es un factor relacionado a la ductilidad, redundancia e importancia operativa para la cual se esta diseñando y es definido como:

$$\eta := \eta_D \cdot \eta_R \cdot \eta_L \geq 0.95. \blacksquare$$

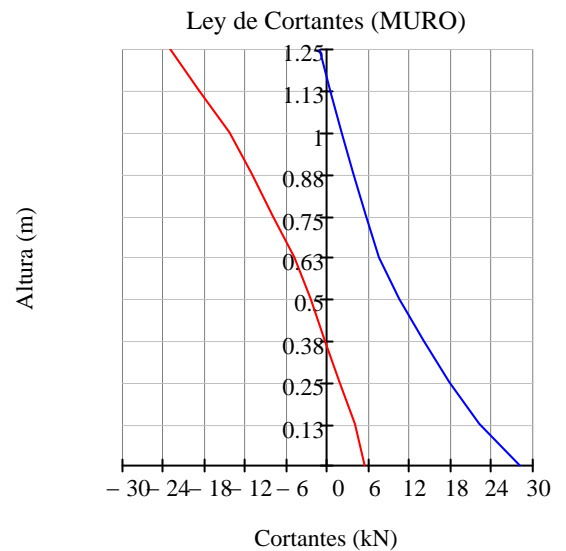
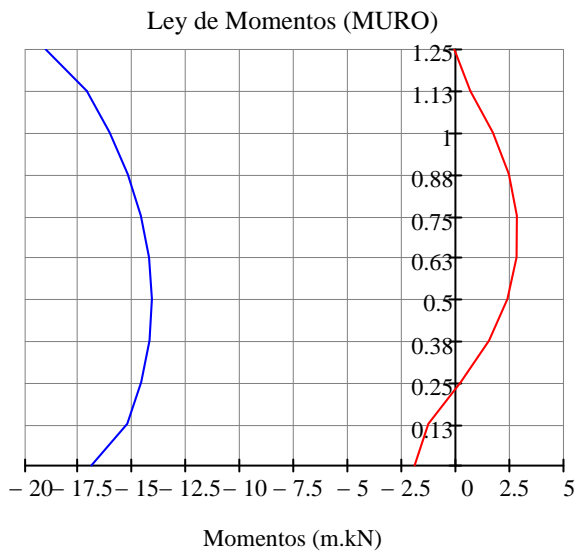
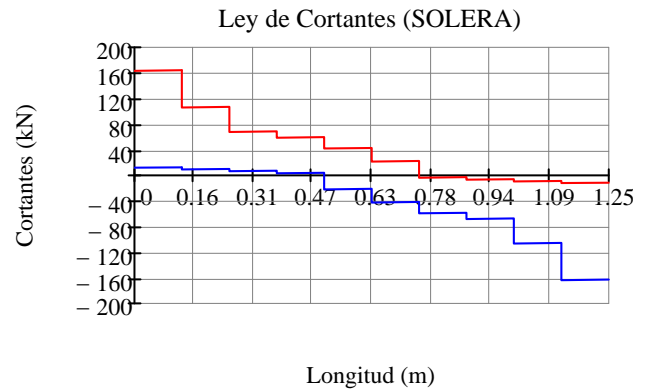
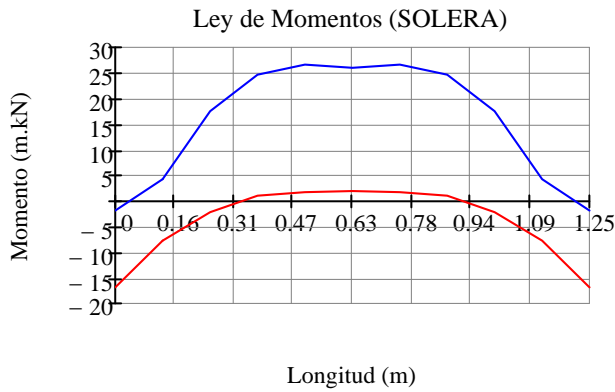
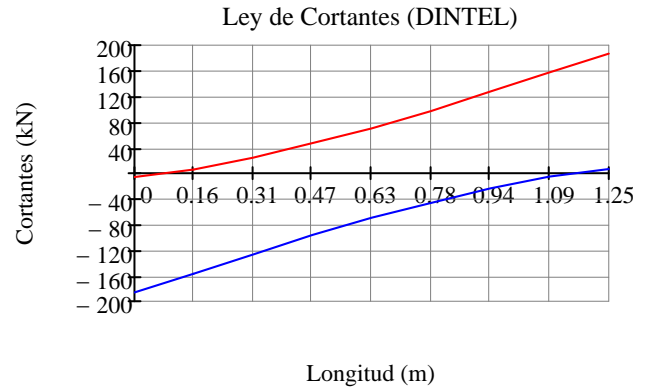
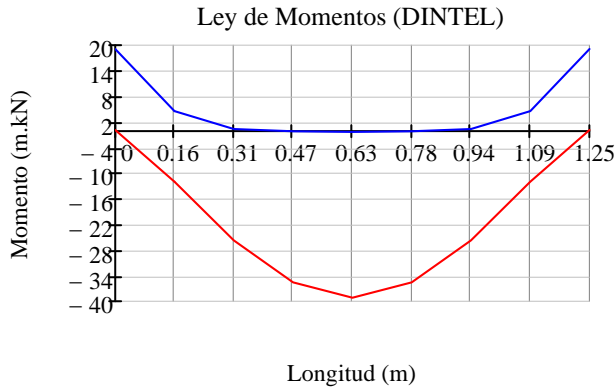
$$\begin{aligned} \text{Estado límite de resistencia} \quad \eta_D &:= 0.95 & \eta_R &:= 0.95 & \eta_L &:= 1.05 \\ \eta_{resist} &:= \text{round}(\eta_D \cdot \eta_R \cdot \eta_L, 2) & \eta_{resist} &= 0.95 \end{aligned}$$

b) Combinaciones de Carga y Factores de Carga (AASHTO Tabla3.4.1-1)

Estado Límite	Factores de Carga						
	DC	DW	LL	IM	EH	ES	EQ
Resistencia I	1.25-0.90	1.50-0.65	1.75	1.75	1.50-0.90 1.35-0.90	1.50- 0.75	-
Servicio I	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	-
Extremo I	1.25-0.90	1.50-0.65	0.00	0.00	1.50-0.90 1.35-0.90	1.50- 0.75	1.00
Fatiga	-	-	0.75	0.75	-	-	-

CONSORCIO MOTLIMA - ELI CORDOVA

Estudio Definitivo de Mejoramiento y Construcción de la Carretera Ruta 10:
Tramo Huamachuco - Pte. Pallar - Juanjui
Sector: Huamachuco - Sacsacochoa - Puente Pallar



CONSORCIO MOTLIMA - ELI CORDOVA

Estudio Definitivo de Mejoramiento y Construcción de la Carretera Ruta 10:
Tramo Huamachuco - Pte. Pallar - Juanjui
Sector: Huamachuco - Sacsacocha - Puente Pallar

LOSA

Datos de diseño

$$f'c := 21\text{MPa}$$

$$fy := 420\text{MPa}$$

$$\text{recub_nominal} := 5\text{cm}$$

$$d := e_{\text{losa_sup}} - \text{recub_nominal} \quad d = 0.2\text{m}$$

Refuerzo mínimo

$$A_{s\text{min}} = 4.9\text{cm}^2$$

correspondiente al requerido por agrietamiento

Refuerzo negativo

$$M_{u_neg} = 19.045\text{ kN}\cdot\text{m}$$

$$A_s = 4.916\text{ cm}^2$$

$$\phi_1 := \frac{3}{8}\text{in} \quad \text{paso}_n := 15\text{cm}$$

USE ϕ 3/8 A 15

$$A_{s\text{suministrado1}} = 4.75\text{ cm}^2$$

momento negativo

momento máximo para el estado límite de servicio

$$M = 12.697\text{ m}\cdot\text{kN}$$

Momento de inercia de la sección fisurada

$$I_{cr} = 1.177 \times 10^4\text{ cm}^4$$

Profundidad del eje neutro

$$x = 35.373\text{ mm}$$

Esfuerzo actuante en el acero

$$f_{s\text{act}} = 142.009\text{ MPa}$$

Parámetro relacionado con la fisura

$$\gamma_c = 0.55 \cdot \frac{\text{N}}{\text{mm}}$$

Espaciamiento mínimo del refuerzo, por requerimiento de fisuramiento

$$\text{sep_min} = 231\text{ mm}$$

Refuerzo positivo

$$M_{u_pos} = 39.216\text{ kN}\cdot\text{m}$$

$$A_s = 5.356\text{ cm}^2$$

$$\phi_2 := \frac{1}{2}\text{in} \quad \text{paso}_p := 15\text{cm}$$

USE ϕ 1/2 A 15

$$A_{s\text{suministrado2}} = 8.45\text{ cm}^2$$

CONSORCIO MOTLIMA - ELI CORDOVA

Estudio Definitivo de Mejoramiento y Construcción de la Carretera Ruta 10:
Tramo Huamachuco - Pte. Pallar - Juanjui
Sector: Huamachuco - Sacsacocho - Puente Pallar

momento positivo

momento máximo para el estado límite de servicio	$M = 26.144 \cdot \text{m} \cdot \text{kN}$
Momento de inercia de la sección fisurada	$I_{\text{cr}} = 1.927 \times 10^4 \cdot \text{cm}^4$
Profundidad del eje neutro	$x = 45.666 \cdot \text{mm}$
Esfuerzo actuante en el acero	$f_{s_{\text{act}}} = 167.539 \cdot \text{MPa}$
Parámetro relacionado con la fisura	$\gamma_c = 0.55 \cdot \frac{\text{N}}{\text{mm}}$
Espaciamiento mínimo del refuerzo, por requerimiento de fisuramiento	$\text{sep}_{\text{min}} = 173 \cdot \text{mm}$

Refuerzo secundario (transversal al refuerzo principal)

$$A_{s_{\text{transv}}} = 4.674 \cdot \text{cm}^2 \quad \text{USE } \phi \text{ 1/2 A 25} \quad (\text{armadura inferior})$$
$$A_{s_{\text{temp}}} = 2.33 \cdot \frac{\text{cm}^2}{\text{m}} \quad \text{USE } \phi \text{ 3/8 A 25} \quad (\text{armadura superior})$$

Verificación por corte

$$V_u = 129.572 \cdot \text{kN} \quad \mu_u := M_{u_{\text{neg}}} \quad A_s := A_{s_{\text{suministrado1}}}$$

(cortante a una distancia d)

$$\phi_c \cdot V_c = 165.442 \cdot \text{kN}$$

Nota = "Por inspección, observamos que la resistencia por corte es mayor que la fuerza actuante"

CONSORCIO MOTLIMA - ELI CORDOVA

Estudio Definitivo de Mejoramiento y Construcción de la Carretera Ruta 10:
Tramo Huamachuco - Pte. Pallar - Juanjui
Sector: Huamachuco - Sacsacocho - Puente Pallar

MUROS LATERALES

Datos de diseño

$$f'c := 21\text{MPa}$$

$$fy := 420\text{MPa}$$

$$d := e_{\text{muro}} - 5\text{cm} \quad d = 0.2\text{m}$$

Refuerzo mínimo

$$As_{\text{min}} = 4.9 \cdot \text{cm}^2 \quad \text{correspondiente al requerido por agrietamiento}$$

Refuerzo vertical trasdos (lado de tierras)

$$M_{u_neg} = 19.045 \cdot \text{kN} \cdot \text{m}$$

$$A_s = 4.916 \cdot \text{cm}^2 \quad \phi_3 := \frac{3}{8} \text{in} \quad \text{paso}_m := 15\text{cm}$$

$$\text{USE } \phi \text{ 3/8 A 15} \quad A_{s_{\text{sumministrado3}}} = 4.75 \cdot \text{cm}^2$$

momento negativo

$$\text{momento máximo para el estado límite de servicio} \quad M = 12.697 \cdot \text{m} \cdot \text{kN}$$

$$\text{Momento de inercia de la sección fisurada} \quad I_{cr} = 1.177 \times 10^4 \cdot \text{cm}^4$$

$$\text{Profundidad del eje neutro} \quad x = 35.373 \cdot \text{mm}$$

$$\text{Esfuerzo actuante en el acero} \quad fs_{\text{act}} = 142.009 \cdot \text{MPa}$$

$$\text{Parámetro relacionado con la fisura} \quad \gamma_c = 0.6 \cdot \frac{\text{N}}{\text{mm}}$$

$$\text{Espaciamiento mínimo del refuerzo, por requerimiento de fisuramiento} \quad \text{sep}_{\text{min}} = 26 \cdot \text{cm}$$

Refuerzo vertical intrados (lado interior)

$$M_{u_pos} = 2.837 \cdot \text{kN} \cdot \text{m}$$

Nota = "Armadura por consideraciones de refuerzo mínimo"

$$A_s = 4.916 \cdot \text{cm}^2 \quad \text{USE } \phi \text{ 3/8" A 15}$$

CONSORCIO MOTLIMA - ELI CORDOVA

Estudio Definitivo de Mejoramiento y Construcción de la Carretera Ruta 10:
Tramo Huamachuco - Pte. Pallar - Juanjui
Sector: Huamachuco - Sacsacochoa - Puente Pallar

CIMENTACION

Datos de diseño

$$f_c := 21 \text{MPa}$$

$$f_y := 420 \text{MPa}$$

$$e_{\text{losa_inf}} = 0.25 \text{ m} \quad \text{recub_nominal} := 5 \text{ cm}$$

$$d := e_{\text{losa_inf}} - \text{recub_nominal} \quad d = 0.2 \text{ m}$$

Refuerzo mínimo

$$A_{s_{\text{min}}} = 4.9 \cdot \text{cm}^2$$

correspondiente al requerido por agrietamiento

Refuerzo en la cara superior

$$M_{u_neg} = 26.6 \cdot \text{kN} \cdot \text{m}$$

$$A_s = 4.916 \cdot \text{cm}^2$$

$$\phi_5 := \frac{3}{8} \text{ in}$$

$$\text{paso}_n := 15 \text{ cm}$$

USE ϕ 3/8 A 15

$$A_{s_{\text{suministrado5}}} = 4.75 \cdot \text{cm}^2$$

cara superior

momento máximo para el estado límite de servicio $M = 17.733 \cdot \text{m} \cdot \text{kN}$

Momento de inercia de la sección fisurada $I_{cr} = 1.177 \times 10^4 \cdot \text{cm}^4$

Profundidad del eje neutro $x = 35.373 \cdot \text{mm}$

Esfuerzo actuante en el acero $f_{s_{\text{act}}} = 198.344 \cdot \text{MPa}$

Parámetro relacionado con la fisura $\gamma_c = 0.6 \cdot \frac{\text{N}}{\text{mm}}$

Espaciamiento mínimo del refuerzo, por requerimiento de fisuramiento $\text{sep_min} = 156 \cdot \text{mm}$

Refuerzo en la cara inferior

$$M_{u_pos} = 16.921 \cdot \text{kN} \cdot \text{m}$$

$$A_s = 4.916 \cdot \text{cm}^2$$

$$\phi_6 := \frac{3}{8} \text{ in}$$

$$\text{paso}_p := 12.5 \text{ cm}$$

USE ϕ 3/8 A 15

$$A_{s_{\text{suministrado6}}} = 5.7 \cdot \text{cm}^2$$

CONSORCIO MOTLIMA - ELI CORDOVA

Estudio Definitivo de Mejoramiento y Construcción de la Carretera Ruta 10:
Tramo Huamachuco - Pte. Pallar - Juanjui
Sector: Huamachuco - Sacsacocha - Puente Pallar

cara inferior

momento máximo para el estado límite de servicio	$M = 11.28 \cdot \text{m} \cdot \text{kN}$
Momento de inercia de la sección fisurada	$I_{cr} = 1.38 \times 10^4 \cdot \text{cm}^4$
Profundidad del eje neutro	$x = 38.392 \cdot \text{mm}$
Esfuerzo actuante en el acero	$f_{s_{act}} = 105.707 \cdot \text{MPa}$
Parámetro relacionado con la fisura	$\gamma_c = 0.6 \cdot \frac{\text{N}}{\text{mm}}$
Espaciamiento mínimo del refuerzo, por requerimiento de fisuramiento	$\text{sep}_{min} = 300 \cdot \text{mm}$