# Diseño de las vigas de concreto reforzado

En la Figura 1 se presenta la sección longitudinal del puente.

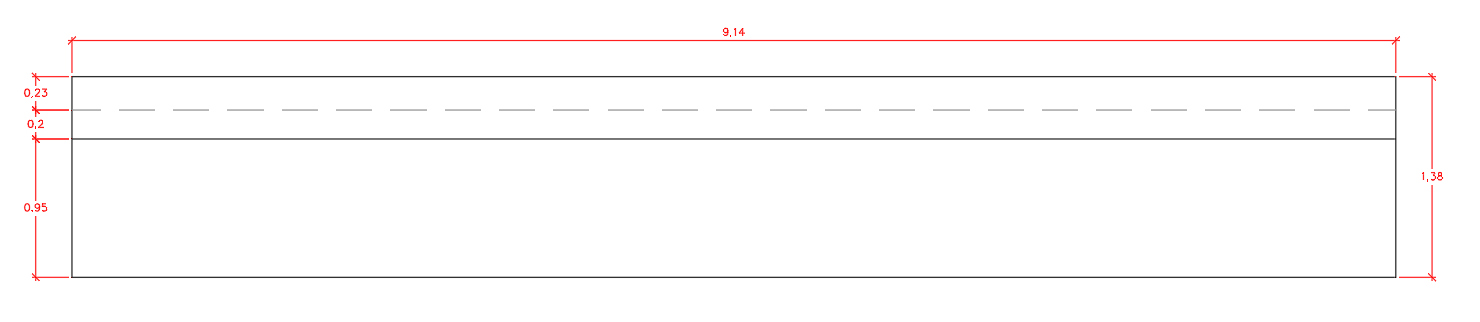


Figura 1. Sección longitudinal del puente.

En la Figura 2 se presenta la sección transversal del puente.

Figura 2. Sección transversal de la superestructura del puente.

## Materiales

En la Tabla 1 se presenta la calidad de los materiales empleados en el diseño del puente.

Tabla 1. Calidad de los materiales.

|  |  |
| --- | --- |
| Concreto de las vigas y la losa, | {{ “{:.0f}”.format(fc/1000) }} MPa |
| Acero de refuerzo, | {{ “{:.0f}”.format(fy/1000) }} MPa |
| Módulo de elasticidad del concreto | {{ “{:.0f}”.format(fy) }} MPa |

## Características del proyecto

En la Tabla 2 se presentan las características a tener en cuenta para realizar el diseño.

Tabla 2. Características básicas del proyecto.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Sección transversal | {{ tiposeccion }} | Según Tabla 4.6.6.2.2-1 |
| Factores de resistencia |  | Según 5.5.4.2.1 |
| Factores de modificación de carga | {{ factormodcarga }} | Según Tabla 1.3.2 |
| Luz de cálculo, L | {{ L }} m | Según Tabla C.4.6.2.2.1-1 |

En la Tabla 3 se presentan los estados limites empleados para el diseño.

Tabla 3. Estados límites considerados en el diseño.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Estado límite de resistencia I |  | Según Tabla 3.4.1.1 |
| Estado límite de servicio I |  | Según Tabla 3.4.1.1 |
| Estado límite de fatiga I |  | Según Tabla 3.4.1.1 |

## Geometría de la viga

La geometría de las vigas empleadas para el diseño se presenta en la Tabla 4 en función de la Figura 1 y la Figura 2.

Tabla 4. Dimensiones de la viga.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Altura mínima, | {{ “{:.2f}”.format(hmin) }} m | Según Tabla 2.5.2.6.3-1 |
| Separación entre vigas, | {{ svigas }} m |  |
| Distancia del voladizo | {{ distvoladizo }} m |  |
| Ancho efectivo de la aleta, | {{ “{:.2f}”.format(bf) }} m | Según 4.6.2.6 |
| Ancho del alma de la viga, | {{ baseviga }} m | Según C.5.14.1.5.1c |
| Altura de la viga, | {{ hviga }} m |  |
| Espesor de la losa, | {{ elosa }} m |  |

## Diseño a flexión de las vigas

## Avaluó de cargas

En la Tabla 5 se presentan las cargas de la superestructura sobre la viga.

Tabla 5. Cargas permanentes sobre la viga.

|  |  |
| --- | --- |
|  | {{ “{:.2f}”.format(DClosa) }} kN/m |
|  | {{ “{:.2f}”.format(DCviga) }} kN/m |
|  | {{ “{:.2f}”.format(DCbordillo) }} kN/m |

### Momentos flectores

En la Tabla 6 se presentan los momentos flectores en la viga debidos a las cargas de la superestructura.

Tabla 6. Momentos a lo largo de la viga debidos a las cargas de la superestructura.

|  |  |
| --- | --- |
| X [m] | Momento flector [kN m] |
| {{%tr for m in MDC %}} | {{%tr for m in MDC %}} |
| {{ ‘{:.2f}’.format(m[0]) }} | {{ ‘{:.2f}’.format(m[1]) }} |
| {{%tr endfor %}} | {{%tr endfor %}} |

En la Tabla 7 se presentan los momentos máximos de la superestructura debido a las cargas permanentes.

Tabla 7. Momentos máximos en la viga debidos a las cargas permanentes.

|  |  |
| --- | --- |
| Momento debido a las cargas provenientes de la superestructura | |
| MDC, losa más viga | {{ “{:.2f}”.format(MDCest) }} kN m |
| MDC, baranda | {{ “{:.2f}”.format(MDCvol) }} kN m |
| MDC, permanentes | {{ “{:.2f}”.format(MDCper) }} kN m |

En la Figura 3 se presentan los momentos flectores debidos a la carga permanente.

Figura 3. Momentos flectores debidos a la carga permanente.

En la Tabla 8 se presentan los momentos flectores en la viga debidos a la carga viva vehicular.

Tabla 8. Momentos a lo largo de la viga debidos a la carga viva vehicular.

|  |  |
| --- | --- |
| X [m] | Momento flector [kN m] |
| {{%tr for m in MLL %}} | {{%tr for m in MLL %}} |
| {{ ‘{:.2f}’.format(m[0]) }} | {{ ‘{:.2f}’.format(m[1]) }} |
| {{%tr endfor %}} | {{%tr endfor %}} |

En la Tabla 9 se presentan los momentos máximos producidos por la carga viva vehicular

Tabla 9. Momentos en la viga debidos a la carga viva vehicular vehicular.

|  |  |
| --- | --- |
| ML, vehículo | {{ “{:.2f}”.format(MLVmax) }} kN m |
| ML, carril | {{ “{:.2f}”.format(MLCmax) }} kN m |
| MLL+IM | {{ “{:.2f}”.format(MLLmax) }} kN m |

En la Figura 4 se presentan los momentos flectores debidos a la carga viva vehicular.

Figura 4. Momentos flectores debidos a la carga viva vehicular.

## Cálculo de los factores de distribución

Para determinar el factor de distribución se determina los parámetros presentados en la Tabla 0‑10.

Tabla 0‑10. Parámetros para el cálculo del factor de distribución.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Relación modular |  | {{ n }} |
| Momento centroidal de inercia de la sección simple |  | {{ “{:.3f}”.format(I) }} cm4 |
| Área de la sección simple |  | {{ “{:.2f}”.format(A) }} cm2 |
| Distancia, |  | {{ “{:.2f}”.format(eg) }} cm |
| Parámetro, |  | {{ “{:.4f}”.format(kg) }} cm4 |

### Factor de distribución. Momento flector.

Se determino el factor de distribución en función de la cantidad de carriles cargados presentados en la Tabla 0‑11.

Tabla 0‑11. Factores de distribución para flexión.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Un carril cargado |  | {{ “{:.3f}”.format(mg1i) }} | Según Tabla 4.6.2.2.2b-1 |
| Dos o más carriles cargados |  | {{ “{:.3f}”.format(mg2i) }} | Según Tabla 4.6.2.2b-1 |

Igualmente se determinó el factor de distribución en función de la cantidad de carriles cargados presentados en la Tabla 0‑11, a través de la regla de la palanca.

Al definir cada uno de estos valores, se obtienen los valores presentados en la Tabla.

Tabla 0‑12. Parámetros en la ecuación de la regla de la palanca.

|  |  |
| --- | --- |
| Distancia de la carga aplicada por la rueda izquierda del camión al punto de palanca, | {{ “{:.1f}”.format(b1) }} |
| Distancia de la carga aplicada por la rueda izquierda del camión al punto de palanca, | {{ “{:.1f}”.format(b2) }} |
| Factor de distribución, | {{ “{:.2f}”.format(g1e) }} |

Tabla 0‑13. Factores de distribución para flexión.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Un carril cargado |  | {{ “{:.3f}”.format(mg1e) }} | Según Tabla 4.6.2.2.2d-1 |
| Dos o más carriles cargados | , donde  es la distancia entre el eje vertical centroidal de la viga exterior y la cara interna de la barrera | {{ “{:.3f}”.format(mg2e) }} | Según Tabla 4.6.2.2.2d-1 |

El resumen de los momentos máximos para determinar la armadura se presenta en la Tabla

Tabla 0‑14. Resumen de momentos máximos.

|  |  |
| --- | --- |
| MDC, permanentes | {{ “{:.2f}”.format(MDCper) }} kN m |
| M(LL+IM) cc-14 | {{ “{:.2f}”.format(MLLmax) }} kN m |
| MLL+IM | {{ “{:.2f}”.format(MLLIMp) }} kN m |

## Diseño a flexión

El diseño a flexión se lleva a cabo para el estado límite de resistencia I, teniendo en cuenta los factores de modificación de carga y los momentos máximos como se presentó en la Tabla 3. Así obtenemos un momento último, de {{ “{:.0f}”.format(MUI) }} kN m.

### Armadura para resistir el momento máximo ultimo

Se toma una distancia entre el centroide del acero de refuerzo y la fibra inferior igual a {{ “{:.1f}”.format(rec) }} m. Además, se supone que el eje neutro se encuentra en la aleta y un factor de resistencia por flexión, ɸ de {{ “{:.1f}”.format(frf) }}, en consecuencia para un ancho, igual a {{ “{:.1f}”.format(bf) }} m, una altura efectiva, de {{ “{:.1f}”.format(d) }} m. se presenta la Tabla.

Tabla 0‑15. Acero de refuerzo para resistir el momento máximo.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Parámetro |  | {{ “{:.0f}”.format(k) }} KN/m2 | Según 5.5.4.2 |
| Parámetro |  | {{ “{:.2f}”.format(m) }} |  |
| Cuantía de acero, ρ |  | {{ “{:.5f}”.format(p) }} |  |
| Armadura para resistir el momento máximo, |  | {{ “{:.2f}”.format(As\*10000) }} cm2 |  |

La armadura suponiendo barras #{{ “{:.0f}”.format(rbarra) }}, en el centro de las vigas es igual a {{ “{:.1f}”.format(nbarra) }}. Es decir {{ “{:.0f}”.format(nbarra) }} barras #{{ “{:.0f}”.format(rbarra) }} en la parte de abajo en el centro de la luz.

Es importante verificar la posición del eje neutro teniendo en cuenta la siguiente ecuación:

Es decir que es igual a {{ “{:.2f}”.format(a\*100) }} cm siendo menor a {{ “{:.0f}”.format(elosa\*100) }} cm que es el espesor de la losa, confirmando que el eje centroidal se encuentra en la aleta.

De acuerdo con los comentarios en C 5.5.4.2.1 es necesario verificar la deformación unitaria del acero a tracción de manera que se pueda suponer que el factor de resistencia por flexión, ɸ es de {{ “{:.1f}”.format(frf) }}.

La profundidad del bloque de compresiones, para la armadura de {{ “{:.0f}”.format(nbarra) }} barras #{{ “{:.0f}”.format(rbarra) }} está dada por la siguiente ecuación:

Donde es igual a {{ “{:.2f}”.format(pb1) }}.

Se obtiene para la profundidad del bloque de compresiones, un resultado de {{ “{:.3f}”.format(pc) }} m.

De la relación de deformaciones, teniendo en cuenta que la deformación unitaria del concreto a compresión, es igual a {{ “{:.3f}”.format(duc) }}, tenemos la siguiente ecuación:

Es decir que es igual a {{ “{:.4f}”.format(dua) }} siendo mayor a {{ “{:.3f}”.format(duas) }} que es el valor de la deformación unitaria del acero a tracción supuesto, confirmando que. el factor de resistencia por flexión, ɸ es de {{ “{:.1f}”.format(frf) }}.

### Armadura para resistir el momento mínimo

De acuerdo con 5.7.3.3.2, la cantidad de refuerzo convencional (no tensionado) debe ser el adecuado para desarrollar una resistencia mayorada a flexión, por lo menos igual o menos entre 1,33 veces el momento requerido por la combinación de carga aplicable especificada en la tabla 3.4.1-1 o , definido por la siguiente ecuación para concreto reforzado.

Donde es el módulo de la sección simple con respecto a la fibra sometida a tracción por las cargas externas, el modulo de la sección compuesta con respecto a la fibra sometida a tracción por las cargas externas y es el momento total no mayorado de carga muerta que actúa sobre una sección monolítica o no compuesta.

Para acero de refuerzo que cumple con la Norma ASMT A706 es igual a {{ “{:.2f}”.format(y3) }} y para todas las estructuras de concreto con excepción de los puentes prefabricados segmentales es igual a {{ “{:.2f}”.format(y1) }}.

En la Tabla se presenta el resumen de las propiedades geométricas de la sección simple y la sección compuesta de la viga.

Tabla 0‑16.Propiedades geométricas de la sección simple y la sección compuesta.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Sección simple | Sección compuesta |
| Área, | {{ “{:.2f}”.format(A) }} m2 | {{ “{:.2f}”.format(Ac) }} m2 |
| Centroide, | {{ “{:.2f}”.format(y) }} m | {{ “{:.2f}”.format(yc) }} m |
| Inercia, | {{ “{:.4f}”.format(I) }} m4 | {{ “{:.4f}”.format(Ic) }} m4 |
| Módulo de la sección, | {{ “{:.4f}”.format(Snc) }}m3 | {{ “{:.4f}”.format(Sc) }} m3 |

Para calcular el momento se toma el momento que actúa sobre la sección simple producido por el peso propio de la viga mas el peso propio de la losa. El peso producido por la losa y la viga es igual a {{ “{:.2f}”.format(DCest) }} kN m

En estas condiciones la ecuación para el momento es la siguiente.

Y para el momento , el cual incluye el peso del bordillo, es la siguiente.

La Tabla resume los cálculos necesarios para la determinación de la armadura a flexión en las vigas en secciones escogidas arbitrariamente cada 2 metros.

Tabla 0‑17.Diseño a flexión de las vigas interiores en secciones tomadas arbitrariamente.

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| X (m) | MDC | MLL+IM | MU | Mdnc | Mcr | Mcu | 1,33 MU |
|  | {{%tr for m in MDC %}} | {{%tr for m in MLL %}} |  | {{%tr for m in Mdnc %}} |  |  |  |
|  | {{ ‘{:.2f}’.format(m[1]) }} m | {{ ‘{:.2f}’.format(m[1]) }} m |  | {{ ‘{:.2f}’.format(m[1]) }} m |  |  |  |
|  | {{%tr endfor %}} | {{%tr endfor %}} |  | {{%tr endfor %}} |  |  |  |