

LIBRO: PRY. PROYECTO

TEMA: CAR. Carreteras

PARTE: 6. PROYECTO DE PUENTES Y ESTRUCTURAS

TÍTULO: 01. Proyectos de Nuevos Puentes y Estructuras Similares

CAPÍTULO: 006. Combinaciones de Cargas

A. CONTENIDO

Esta Norma contiene los criterios generales para definir las combinaciones de cargas a que se refiere el Párrafo E.4.1.2. de la Norma N·PRY·CAR·6·01·001, *Ejecución de Proyectos de Nuevos Puentes y Estructuras Similares*, que deban utilizarse en la ejecución del anteproyecto o del proyecto de un puente o estructura similar, que realice la Secretaría con recursos propios o mediante un Contratista de Servicios.

B. DEFINICIÓN

Las combinaciones de cargas para diseño, son el conjunto de cargas permanentes, variables y eventuales, determinadas conforme a lo indicado en las Normas N·PRY·CAR·6·01·003, *Cargas y Acciones*, N·PRY·CAR·6·01·004, *Viento* y N·PRY·CAR·6·01·005, *Sismo*, y que se agrupan dependiendo de la probabilidad de su ocurrencia simultánea en cada elemento de la estructura. Para cada caso específico y dependiendo de sus circunstancias particulares, se seleccionan los grupos de cargas aplicables para diseñar cada elemento, según la condición más desfavorable, considerando un incremento en los esfuerzos admisibles básicos para cada grupo cuando se utiliza el método de diseño por esfuerzos de trabajo o, si se emplea el método de factores de carga, estableciendo en cada grupo los factores para obtener las cargas o acciones últimas a partir de los valores de servicio en función de la probabilidad de su ocurrencia simultánea.

C. REFERENCIAS

Son referencias de esta Norma, las Normas aplicables de los Títulos 03. *Diseño de Estructuras de Concreto* y 04. *Diseño de Estructuras de Acero*, de la Parte 6. *Proyecto de Puentes y Estructuras*, del Libro. PRY *Proyecto*, del Tema CAR. *Carreteras*.

Además, esta Norma se complementa con las siguientes:

NORMAS	DESIGNACIÓN
Ejecución de Proyectos de Nuevos Puentes y Estructuras Similares	N-PRY-CAR-6-01-001
Cargas y Acciones	N-PRY-CAR-6-01-003
Viento	N-PRY-CAR-6-01-004
Sismo	N-PRY-CAR-6-01-005

D. GRUPOS DE CARGAS

Los elementos de la estructura o de la cimentación sobre la que se apoye, se diseñan para resistir, en condiciones de seguridad, todos los grupos de carga que sean aplicables al tipo de estructura y a las condiciones particulares del sitio en donde ésta se ubique, considerando lo siguiente:

- D.1.** Cada grupo de cargas se integra por las combinaciones de cargas permanentes, variables y eventuales que sean aplicables, es decir:

$$\text{Para el grupo } N : \quad CP_N + CV_N + CE_N$$

Donde:

N = Número del grupo a considerar

CP_N = Combinación de cargas permanentes para el grupo N

CV_N = Combinación de cargas variables para el grupo N

CE_N = Combinación de cargas eventuales para el grupo N

Dichas combinaciones comprenden las acciones sobre la estructura debidas a las siguientes cargas:

- Combinación de cargas permanentes (CP_N): $\beta_{CM}CM + \beta_{ET}ET$
- Combinación de cargas variables (CV_N): $\beta_V(V + I) + \beta_{FC}FC$
- Combinación de cargas eventuales (CE_N):

$$\beta_{VE}VE + \beta_{VCV}VCV + \beta_S S + \beta_{FL}FL + \beta_{ACT}(A + C + T) + \beta_{PL}PL + \beta_{SP}SP$$

Donde:

CM = Carga muerta

ET = Empuje de tierra

V = Carga viva

I = Impacto

FC = Fuerza centrífuga

VE = Viento sobre la estructura

VCV = Viento sobre la carga viva

S = Sismo

FL = Frenaje

A = Acortamiento de arcos

C = Efecto de la contracción por fraguado

T = Efecto de temperatura

PL = Empuje dinámico del agua

SP = Subpresión

β_{CM} , β_{ET} , β_V , β_{FC} , β_{VE} , β_{VCV} , β_S , β_{FL} , β_{ACT} , β_{PL} y β_{SP} son coeficientes que se aplican a cada una de las cargas y acciones, que consideran la probabilidad de su ocurrencia simultánea, y cuyos valores se obtienen de la Tabla 1 de esta Norma, según el grupo de carga que se considere.

- D.2.** Cuando el diseño se realice por el método de cargas de trabajo, tomando en cuenta lo establecido en las Normas de los Títulos PRY-CAR-6-03, *Diseño de Estructuras de Concreto* y PRY-CAR-6-04, *Diseño de Estructuras de Acero*, se atenderá lo siguiente:

- D.2.1.** Los esfuerzos admisibles de los elementos por diseñar, se multiplican por el factor de incremento de esfuerzos admisibles (F_{EA}) que se muestra en la Tabla 1 de esta Norma, según el grupo de cargas considerado, salvo en los casos de los grupos *II* y *III*, en los que interviene el viento, cuando se trate de elementos estructurales o conexiones en que los elementos mecánicos de diseño sean causados exclusivamente por la acción del viento, en cuyo caso no se incrementan los esfuerzos admisibles.
- D.2.2.** En el grupo *I*, cuando se revise el diseño de la losa de la calzada bajo el supuesto de que una carga de rueda actúa sobre la banqueta a una distancia de treinta (30) centímetros de la cara del parapeto o de la guarnición del lado de la calzada, los esfuerzos admisibles se incrementan multiplicándolos por un factor de incremento de esfuerzos admisibles F_{EA} de uno coma cinco (1,5).
- D.2.3.** El valor del coeficiente β_{ET} es en general igual que uno (1), excepto para marcos rígidos, en los que se aplica con un valor de cero coma cinco (0,5), para aquellos elementos en que el empuje de tierras sea favorable.
- D.3.** Cuando el diseño se realice por el método de factores de carga, tomando en cuenta lo establecido en las Normas de los Títulos PRY-CAR-6-03, *Diseño de Estructuras de Concreto* y PRY-CAR-6-04, *Diseño de Estructuras de Acero*, se atenderá lo siguiente:
- D.3.1.** Cada carga y acción de las combinaciones indicadas en la Fracción D.2., se multiplica además por el factor de carga (γ) que se muestra en la Tabla 1 de esta Norma, según el grupo de cargas considerado.
- D.3.2.** En el grupo *I*, para el diseño de las vigas exteriores de una calzada, se revisan dos posibles combinaciones de carga viva: la carga viva vehicular incluyendo la carga por impacto, con un factor de carga (γ) de uno coma cincuenta (1,50) o la combinación de los efectos de la carga viva sobre la banqueta más la carga viva vehicular, incluyendo la carga por impacto,

con un factor de carga (γ) de uno coma veinticinco (1,25), tomando el valor más desfavorable.

TABLA 1.- Coeficientes y factores para cada grupo de cargas

Grupo	Coeficiente β para cargas:											Factor de carga γ	Factor de incremento de esfuerzos F_{EA}	
	Perma- nentes		Variables		Eventuales									
	β_{CM}	β_{ET}	β_V	β_{FC}	β_{VE}	β_{VCV}	β_S	β_{FL}	β_{ACT}	β_{PL}	β_{SP}			
Cargas de trabajo	I	1	[1]	1	1	0	0	0	0	0	1	1	-	1 ^[2]
	II	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	1	-	1,25
	III	1	[1]	1	1	0,3	1	0	1	0	1	1	-	1,25
	IV	1	[1]	1	1	0	0	0	0	1 ^[6]	1	1	-	1,25
	V	1	1	0	0	1	0	0	0	1 ^[6]	1	1	-	1,4
	VI	1	[1]	1	1	0,3	1	0	1	1 ^[6]	1	1	-	1,4
	VII	1	1	0	0	0	0	1	0	0	1	1	-	1,33
Factores de carga	I	[3]	[1]	1,5 ^[4]	1	0	0	0	0	0	1	1	1,3 ^[5]	-
	II	[3]	[1]	0	0	1	0	0	0	0	1	1	1,3	-
	III	[3]	[1]	1,2	1	0,3	1	0	1	0	1	1	1,3	-
	IV	[3]	[1]	1,2	1	0	0	0	0	1 ^[6]	1	1	1,25	-
	V	[3]	[1]	0	0	1	0	0	0	1 ^[6]	1	1	1,25	-
	VI	[3]	[1]	1,2	1	0,3	1	0	1	1 ^[6]	1	1	1,25	-
	VII	[3]	[1]	0	0	0	0	1	0	0	1	1	1,3	-

[1] Para estos grupos de cargas, el valor de β_{ET} se determina conforme a lo indicado en los Incisos D.2.3., D.3.5. de esta Norma

[2] Véase el Inciso D.2.2. de esta Norma

[3] Para estos grupos de cargas, el valor de β_{CM} se determina conforme a lo indicado en el Inciso D.3.4. de esta Norma

[4] Véase el Inciso D.3.3. de esta Norma

[5] Véase el Inciso D.3.2. de esta Norma

[6] El factor β_{ACT} incluye los efectos de variación de la temperatura ambiental y los del gradiente térmico en el seno de la superestructura

- D.3.3.** En el grupo *I*, cuando se diseñe la losa de la calzada bajo el supuesto de que una carga de rueda actúa sobre la banqueta a una distancia de treinta (30) centímetros de la cara del parapeto o de la guarnición del lado de la calzada, para la carga viva incluyendo la carga por impacto se aplica un coeficiente β_V de uno (1), en lugar del indicado en la Tabla 1 de esta Norma
- D.3.4.** El coeficiente β_{CM} es de uno (1) para miembros a flexión y tensión. Para columnas sujetas a flexocompresión se analizan dos alternativas: con un coeficiente β_{CM} igual que uno (1) al verificar la columna para la condición de máxima carga axial y mínimo momento, y con uno de cero coma setenta y cinco (0,75) para verificar la columna en la condición de mínima carga axial y máximo momento.
- D.3.5.** Para los empujes laterales en muros de contención y en marcos rígidos, con la exclusión de alcantarillas rígidas, se toma un coeficiente β_{ET} de uno coma tres (1,3), para empujes laterales de tierra en reposo, de uno coma quince (1,15); para empujes verticales de tierra y para alcantarillas rígidas de uno (1); y para alcantarillas flexibles, de uno coma cinco (1,5).