

En los aspectos de diseño vial, como ya se mencionó, se ha tramificado la carretera en dos sectores:

- o *Tramo I: kilómetro 0+000 al kilómetro 21+350.* Posee velocidad de diseño de 50km/h, bermas de 2 m de ancho, bombeo de 2.5%, CAC de 3.5 pulg, base granular de 12 pulg, pendiente máxima 7.82%, la orografía predominante es tipo 1 y 2. Las bermas llevan TSB.
 - o *Tramo II: kilómetro 21+360.* Posee velocidad de diseño de 40km/h, berma de 0.90 m, par berma-cuneta, CAC de 3.5 pulg, base granular de 12 pulg, y pendiente máxima 9.6%. Este tramo se tienen carriles de ascenso de 3.30 m de ancho en algunos sectores, y una orografía tipo 3 y 4. En este sector la berma fue asfaltada.
- **Geotecnia y geología**
 - o Se ha definido los taludes de corte en promedio de 1:3 (H:V) para el tramo II y 1:6 (H:V) para el tramo 1.
 - o Se ha estudiado a detalle la cantera de roca caliza del kilómetro 10+300.
 - o Mediante el tendido de talud con una relación de corte H:V de 1:1, complementariamente se ejecutaron obras de drenaje de evacuación, dado que no inciden directamente sobre la estructura ejecutada.
 - o En los alrededores y circundantes al área de emplazamiento de la vía se tiene la presencia de algunos procesos de erosión por cárcavas, los que no inciden sobre la estructura construida.
 - o El perfil estratigráfico de las estructuras realizadas está conformado por suelos de moderadas a buenas características físico mecánicas: gravas, arenas, limos, arcilla, y en algunos casos circundantes se encuentran suelos orgánicos (de baja compresibilidad) y en otros sobre rocas, lo que determina el diseño de los taludes, dada la altura necesaria para el emplazamiento de la Carretera Imperial-Pampas.
 - o Se han ejecutado banquetas de estabilidad en las secciones en relleno, considerando el ancho mínimo de 3.0 m o, en su defecto, el ancho de la compactadora.
 - o Se identificaron y reportaron diversos sectores de depósitos de suelos con características de bofedales circundantes y adyacentes, sobre las laderas contiguas a la vía proyectada, los mismos que no fueron intervenidos.
 - o Se tomó la información del IGP para elaborar el estudio de riesgo sísmico del tramo Imperial-Pampas, recomendándose aplicar los siguientes valores: 0.20 g para puentes y 0.15 g para muros y taludes.



REPRESENTANTE EN PERU



En la Oficina Profesional de Ingeniería Estructural DISEPRO EIRL nos ocupamos en el diseño y cálculo de estructuras para edificaciones, puentes y demás obras civiles.



Nuestra finalidad es la de conseguir estructuras funcionales que resulten adecuadas desde el punto de vista de la Resistencia de los Materiales.



Desde el 2010 DISEPRO E.I.R.L. es representante de la empresa Computers & Structures Inc., líder mundial de los software para el análisis y diseño de estructuras.



CURSOS ON LINE EN VIVO - AULA VIRTUAL

ANÁLISIS POR DESEMPEÑO SISMICO - SISTEMAS DE PROTECCION AISLADORES Y DISIPADORES

- Desde la comodidad de su hogar u oficina - Clases en Vivo
- Aula Virtual bajo plataforma Webinar
- 15 horas distribuidas en 05 días de la semana
- Horario: 10am - 1pm
- Material digital



Inscripción en <http://disepro.com/cursosonline/> / Instructores de CSI Caribe
 Vacantes: 30 participantes / Autorizado: Disepro EIRL - CSiCaribe

Av Brasil 1387 Int 1903 Torre Alto Mirador II Jesús María - Lima
Tel.: +51 433 2448 / Cel.: +51 9970 22595
proyectos@disepro.com / gerencia@disepro.com
www.disepro.com / www.csiperu.pe

