

RESUMEN

Es frecuente que en apuntes o textos de carreteras y proyectos de diseño de carreteras, el cálculo de taludes se resume en la exposición de un par de métodos, generalmente los de Fellenius y Bishop, y al desarrollo de algún ejemplo de aplicación. Aunque la mayoría de la bibliografía se suele profundizar bastante más.

Cuando se enfrenta por primera vez a un problema de estabilización de taludes se recurre a la bibliografía disponible, se llega a la conclusión de que el cálculo se limita a la rutina de introducir cohesiones y unos ángulos de rozamiento interno en un programa informático, para obtener un Factor de Seguridad y si el mismo es mayor que uno, el talud se encuentra en equilibrio, y si no, se derrumba.

Alguien pensará que esto es una exageración deliberada para justificar el estudio que viene a continuación, pero en la investigación de este trabajo se ha encontrado la falsa seguridad que obtiene el profesional nuevo en el área al suponer que el Cálculo de Taludes se reduce a las recetas de los apuntes.

Los métodos tradicionales que fueron desarrollados bajo condiciones particulares de la región de origen, toman en cuenta coeficientes o parámetros que la región en la que se emplazará pueden o no ajustarse a la particularidad de nuestro proyecto; influyendo en los resultados pudiendo ser o no ser satisfactorios. Por esos motivos, se plantea la posibilidad de uso del método mecanístico, como una alternativa de diseño, que fue propuesto hace muchos años, alcanzando, hoy en día profundización y relevancia en el diseño de taludes de carreteras.

El trabajo tiene como objetivo general: Encontrar el ángulo óptimo de diferentes taludes del camino “EL TRAMO VALLE DE CONCEPCIÓN – LA COMPAÑÍA” para evitar deslizamientos o desestabilización de los mismos utilizando el modelo de MORGENSTERN – PRICE.