

CAPÍTULO III

SITUACIÓN CON PROYECTO

3.1 Condiciones de oferta

Las condiciones de oferta de un camino en la situación con proyecto, estarán dadas por las alternativas técnicas identificadas para disminuir sus costos de circulación.

El proyecto planteado por el Gobierno del Estado de Jalisco consiste en la construcción de una carretera tipo B, de 90 kms. de longitud y 2 carriles de circulación, que una las cabeceras municipales de Mascota y San Sebastián del Oeste con la población de Las Palmas. Sin embargo, existen otras alternativas técnicas, de menores especificaciones (tipo C o tipo D), que también pueden lograr disminuir los costos de circulación aunque en diferentes medidas.

En el cuadro 3.1 están expresadas algunas de las características técnicas que deben cumplir las carreteras dependiendo de su clasificación.

Cuadro 3.1 Clasificación y características de las carreteras.

	Tipo B	Tipo C	Tipo D
No. de carriles	2	2	2
Ancho de calzada	7 mts.	6 mts.	6 mts.
Ancho de corona	9 mts.	7 mts.	6 mts.
Ancho de acotamientos	1.0 mts.	0.5 mts.	0 mts.
Pendiente gobernadora ^a	4%	5%	6%
Grado máximo de curvatura	17°	30°	60°

Fuente: Manual de Proyecto Geométrico de Carreteras, S.C.T.

Nota: ^{a/} Para terreno de lomerío.

Es importante señalar, que para efectos de este estudio se supuso que el trazo de la carretera en la situación con proyecto, sería similar al existente en la actualidad, pero con los ajustes requeridos para cumplir las características mínimas exigidas a cada tipo de carretera. Esto debido a que aún no se cuenta con un estudio que determine el trazo definitivo de la carretera.

3.2 Condiciones de demanda

La demanda por el camino en la situación con proyecto, se determina incorporando a la demanda sin proyecto (tránsito normal), los efectos ocasionados por el mejoramiento en las condiciones de oferta del camino.

Es decir, debido a que en la situación con proyecto los costos de circulación disminuyen, es de esperarse que se incrementen las actividades productivas de la zona, ya sea por la incorporación de hectáreas ociosas o por el mejor aprovechamiento de las existentes. En ambos casos, existiría movilización de un mayor número de toneladas de productos e insumos en el camino.

Otro efecto puede ser un posible cambio en los patrones de cultivo de la zona, sustituyendo parte de los actuales cultivos con algunos más rentables, que en la actualidad no pudieran estarse sembrando debido a las condiciones del camino.

3.3 Vialidad interurbana

Como se mencionó anteriormente, uno de los objetivos por los cuales el Gobierno del Estado de Jalisco planea la construcción de la carretera, es comunicar a las ciudades de Guadalajara y Puerto Vallarta por una vía libre más corta.

En la actualidad, existen dos alternativas para dirigirse de la Zona Metropolitana de Guadalajara (ZMG) hacia la ciudad de Puerto Vallarta. La primera es una autopista de cuota (conocida como la Maxipista), de cuatro carriles de circulación y una longitud de 250 kms. ; el tiempo estimado de recorrido entre la ciudad de Guadalajara y Puerto Vallarta por esta vía es de aproximadamente 3.5 horas y el costo total de las cuotas para un automóvil es de \$145. La segunda alternativa se trata de la carretera libre a Tepic, Nayarit en la cual antes de llegar a esa ciudad existe un desvío hacia Compostela y Puerto Vallarta con el pago de una cuota de \$15.

3.3.1 Carretera actual Guadalajara - Puerto Vallarta (vía Compostela)

Esta carretera cuenta con una longitud de 330 kms. (ver figura 3.1) y es la vía normalmente utilizada por aquellos usuarios que no están dispuestos a pagar la cuota por transitar por la Maxipista.

Inicia en la ciudad de Guadalajara y en sus primeros 25 kilómetros cuenta con 4 carriles de circulación. Posteriormente se convierte en una carretera tipo C de dos carriles de circulación, acotamientos de 0.5 mts. y que en promedio cuenta con índices de rugosidad de 3 m/Km⁴. En el recorrido por esta carretera se atraviesan localidades tales como El Arenal, Ixtlan, San Pedro Lagunillas y Compostela, entre otras.

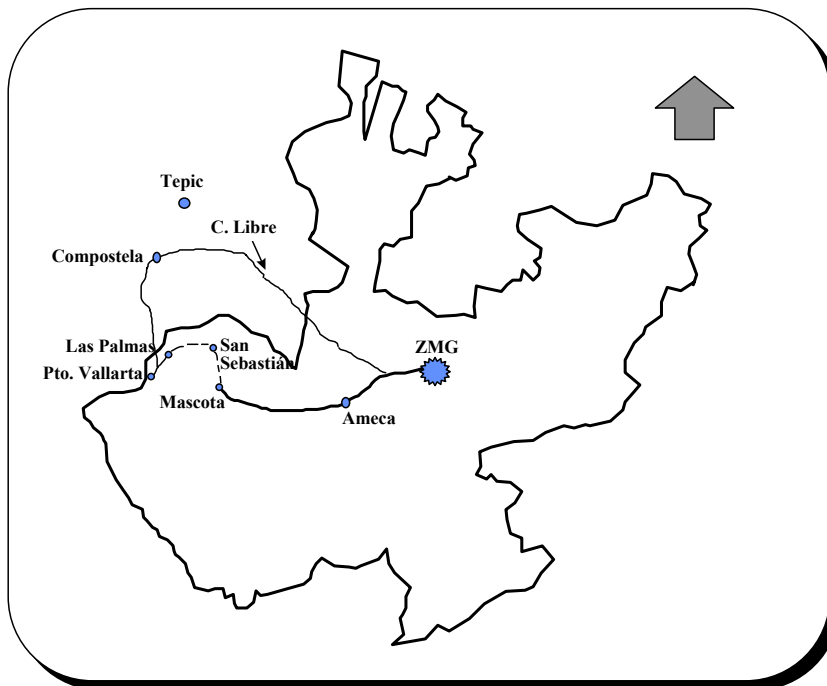


Figura 3.1 Red vial relevante

Esta carretera se encuentra en terrenos que van desde lomerío suave hasta montañoso, con pendientes promedio de entre 1% y 6% y el tiempo estimado de recorrido desde Guadalajara hasta Puerto Vallarta es de aproximadamente 4.5 horas.

4. Se define índice de rugosidad como la suma de las irregularidades verticales de un tramo de camino, dividido por su longitud.

3.3.2. Carretera Guadalajara - Puerto Vallarta (vía Mascota)

a) Tramo Guadalajara - Mascota

La ciudad de Guadalajara se encuentra ubicada a 180 kilómetros de la cabecera municipal de Mascota y se comunican mediante una carretera que en su mayoría cumple con especificaciones tipo C.

En sus primeros 25 kilómetros, esta carretera cuenta con cuatro carriles de circulación y coincide con la carretera que va hacia Tepic ; posteriormente ésta se reduce a dos carriles, con índices de rugosidad de 3 m/km. y pendientes promedio de 2% a 3%. Las condiciones del camino son similares hasta llegar a Ameca, ciudad ubicada a 54 kilómetros de Guadalajara.

A partir de Ameca se continúa por la carretera hacia Mascota, construida en 1991 con especificaciones tipo C y carpeta de rodadura en buenas condiciones⁵. Este tramo de carretera se encuentra en terrenos de lomerío y montañoso, con pendientes que van del 3 al 6%.

b) Tramo Las Palmas - Puerto Vallarta

La población de Las Palmas se encuentra comunicada con la ciudad de Puerto Vallarta, mediante una carretera tipo C de 25 kms. de longitud. Esta carretera está construida sobre terreno plano, con pendiente promedio de 1% y cuenta con grados de curvatura del orden de los 10°/km. Su carpeta de rodadura presenta índices de rugosidad de 3 m/km. y el tiempo de recorrido estimado es de 20 minutos.

Como se puede observar, el único tramo faltante para concluir la vía alterna Guadalajara - Puerto Vallarta, es el correspondiente a Mascota - San Sebastián del Oeste - Las Palmas. Con la conclusión de este tramo se estarían ahorrando alrededor de 35 kilómetros de recorrido hasta Puerto Vallarta.

Es importante destacar que para que esta carretera se convirtiera en una verdadera alternativa a la carretera libre para el tránsito interurbano, sería necesario que se construyera con

5. Índice de Rugosidad = 2 m/km.

especificaciones por lo menos similares a la carretera existente, es decir, tipo C. De esta manera, la carretera vía Mascota estaría en posibilidad de captar parte del tránsito que actualmente circula por la carretera libre y dicha captación estaría en función de la existencia de ahorros en los costos de circulación para cada tipo de vehículo entre ambas alternativas.