

CAPÍTULO III

SITUACIÓN SIN PROYECTO

3.1 Optimización de la situación actual

Si se compara la situación actual proyectada en el tiempo con la situación con proyecto, se atribuirían a la pavimentación del camino beneficios que se habrían podido generar de alguna forma alternativa más barata. Por tal motivo, se optimiza la situación actual mediante acciones de bajo costo, cuyo objetivo es disminuir los efectos de los altos CGV en el camino y la pérdida de cosecha por el polvo en el plátano y limón.

Con el fin de incidir en el problema de los altos CGV, se propone dar un mantenimiento mínimo anual a la carretera después del periodo de lluvias, de manera que su nivel de servicio no se deteriore en manera progresiva cada año. Dicho mantenimiento consistiría en un rastreo con motoconformadora con un costo social anual de \$41,540 pesos de mayo de 1998. Con esta medida, el IIR sería de 14 y permanecería constante durante 8 años y en el noveno se realizaría un mantenimiento mayor y el IIR sería de 8. En la figura 3.1 se representa la proyección del comportamiento del CGV en la situación optimizada o sin proyecto.

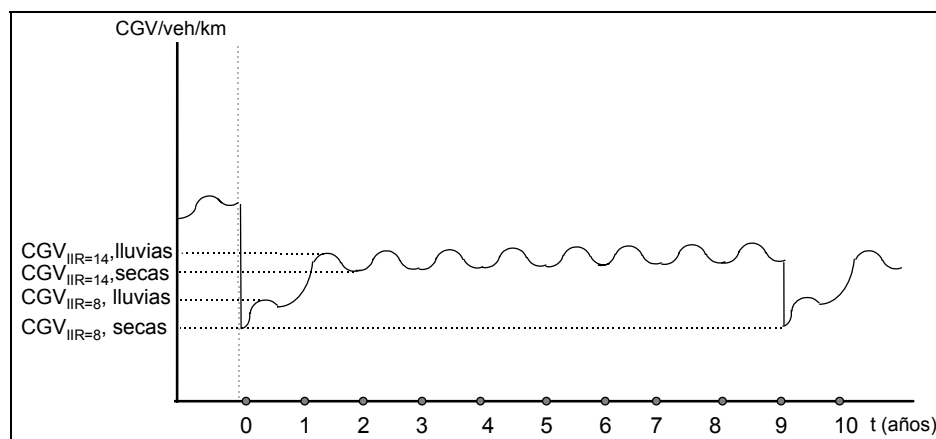


Figura 3.1 Comportamiento del CGV en la situación sin proyecto

Para combatir el problema del polvo, en el presente estudio se consideró la posibilidad de establecer una barrera antipolvo a lo largo del camino, sin embargo, no se eliminarían sus efectos por completo y los costos serían significativos para poder considerarse como una optimización.

3.2 Situación sin proyecto

La situación actual optimizada es la situación sin proyecto, es decir, es la base de comparación respecto a la situación que tendría el camino con la pavimentación.

3.2.1 Costos generalizados de viaje

En la situación sin proyecto, los CGV dependen del IIR. Con la terracería recién rehabilitada el IIR es de 8, mientras que a partir del año 1999 (durante 8 años) sería de 14.

Cuadro 3.1 CGV en terracería buena, IIR=8 (\$ mayo 1998/veh./km.).

Época		Tipo de vehículo			
		Particular	3 ton.	14 ton.	20 ton.
Lluvias	vacío	3.6	5.3	9.4	15.3
	lleno	3.6	12.1	11.7	17.4
	<i>viaje redondo</i>	7.2	17.4	21.1	32.7
Secas	vacío	3.4	4.8	8.3	13.8
	lleno	3.4	10.0	10.2	16.0
	<i>viaje redondo</i>	6.9	14.8	18.5	29.9

Fuente : Cálculos propios utilizando el VOC-MEX III..

Cuadro 3.2 CGV en terracería deteriorada, IIR=14 (\$ mayo 1998 /veh./km.).

Época		Tipo de vehículo			
		particular	3 ton.	14 ton.	20 ton.
Lluvias	vacío	6.0	6.7	12.4	19.3
	lleno	6.0	14.8	20.3	24.4
	<i>viaje redondo</i>	11.9	21.5	32.7	43.7
Secas	vacío	5.6	6.0	10.8	17.5
	lleno	5.6	11.9	16.0	23.9
	<i>viaje redondo</i>	11.2	17.9	26.9	41.4

Fuente : Cálculos propios utilizando el VOC-MEX III.

3.2.2 Fletes

En la situación sin proyecto los viajes por flete de producción, fertilizantes, jornaleros y particulares que utilizarían el camino Cerro de Ortega-Callejones se presentan en el cuadro 3.3.

Cuadro 3.3: Viajes por año que circulan por el camino Cerro de Ortega-Callejones.

Tipo de viaje	Época de lluvias	Época de secas	Total / año
<i>Cerro de Ortega</i>			
Viajes de producción			
• superficie sin polvo	1,330	1,552	2,882
• superficie con polvo	118	57	175
Viajes de fertilizante	42	24	66
Viajes de jornaleros	3,741	3,627	7,368
Viajes particulares	15,264	29,097	44,361
<i>Callejones</i>			
Viajes de producción			
• superficie sin polvo	566	997	1,563
• superficie con polvo	42	31	73
Viajes de fertilizante	32	24	56
Viajes de jornaleros	3,083	3,158	6,547
Viajes particulares	1,344	2,562	3,906
TOTAL	25,562	41,129	66,997

Fuente : Elaboración propia a partir de información de los Anexos I, II y III.