

# Route selection for emergency logistics management

Maximiliano Osorio<sup>1</sup>

Universidad Técnica Federico Santa María, Valparaíso, Chile.  
`mosorio@inf.utfsm.cl`

**Resumen** *Route selection for emergency logistics management* es uno de los problemas fundamentales en la gestión de logística en caso de emergencia. En la literatura el problema ha sido tratado considerando la velocidad de viaje entre los nodos constante. Pero, la velocidad de viaje es variable con la extensión del desastre, especialmente en huracanes o inundaciones. En este documento dos modelos matemáticos son presentados para la selección de rutas para emergencia: el primero, un modelo de un objetivo que considera el efecto del desastre en tiempo de viaje entre cada arco, o sea, el objetivo del modelo es minimizar el tiempo total de viaje a lo largo del camino y el segundo, un modelo multi-objetivo donde busca minimizar el tiempo y el número de los nodos en el camino.

**Keywords:** Route guidance system, Disaster simulation

## 1. Introducción

En los recientes años, los frecuentes desastres naturales y no naturales han producido una gran daño a la población, por ejemplo en Chile: Terremoto de 2010 en Concepción y tsunami (27F), Gran Incendio de Valparaíso 2014, Inundación del Norte de Chile en 2015 e Incendio Zona Centro/Sur de Chile en 2017 a partir de esto se vuelve interesante observar los procedimientos de logística asociados a este tipo de desastres. La logística es una de las mayores actividades durante y después de la emergencia, el reparto de alimentos, medicamentos, abrigo deben ser entregados desde la zona de almacenamiento al área afectada de la manera más rápida posible. Es por esto que el diseño de rutas en casos de emergencia es un tema interesante de desarrollar.

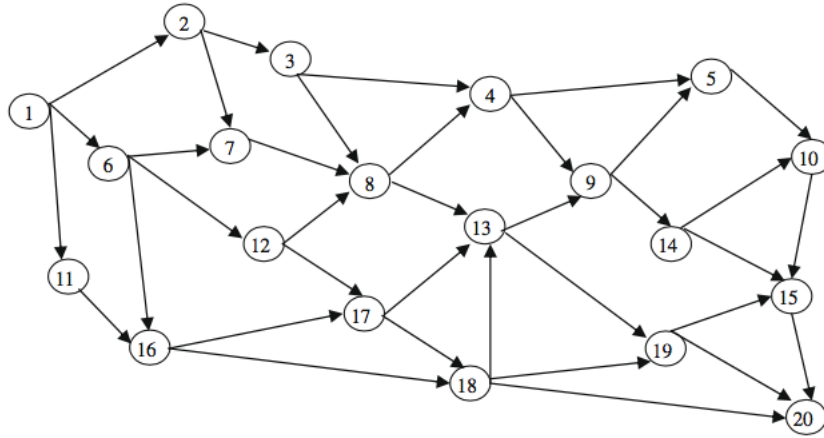
En este documento se busca entender las variables que afectan al problema, su historia, consideraciones a tomar y los avances que se han realizado en la literatura. Para luego, en las próximas secciones describir de manera más amplia el problema, sus modelos y sus estrategias de resolución.

## 2. Definición de problema

Definición de variables y parámetros para *route selection for emergency logistics management*:

## II

- $l_{ij}$  denota el largo de los arcos que se encuentra entre los nodos  $v_i$  y  $v_j$ , donde  $(v_i, v_j) \in A$ .
- $s_{ij}^0$  es la velocidad entre los arcos  $(v_i, v_j)$  en condiciones normales. Sea  $s_{ij}(t)$  es la velocidad de viaje en el arco  $(v_i, v_j)$  bajos las condiciones del desastre en el tiempo  $t$ .



**Figura 1.** Estructura de una red de emergencia

A partir de la observación de desastre como huracanes e inundaciones Se afirma que la velocidad de viaje en cada arco de la red decrece con el impacto del desastre [1]. La disminución de la velocidad de viaje es dependiente a la posición del arco, el tipo de desastre, en otros. Sin pérdida de generalidad, la función de velocidad puede representarse como:

$$s_{ij}(t) = s_{ij}^0 \cdot \alpha_{ij} \cdot e^{-\beta_{ij} \cdot t} \quad (1)$$

Donde  $\alpha_{ij}$  y  $\beta_{ij}$  son los parámetros decrecientes que determinan la disminución de la velocidad del viaje  $s_{ij}(t)$ ,  $\alpha_{ij}$  y  $\beta_{ij}$  pueden ser estimados de acuerdo a factores como la distancia desde arco  $(v_i, v_j)$  al centro del desastre, la vulnerabilidad del arco, el tipo de desastre, entre otros.

- Sea  $t_{ij}$  el tiempo necesario para viajar a través del arco  $(v_i, v_j)$ , se calcula como  $t_{ij} = t_j - t_i$ .
- Sea  $x_{ij}$  es variable de decisión del modelo  $x_{ij} = 1$  cuando el arco  $(v_i, v_j)$  es incluido en el camino y  $x_{ij} = 0$  cuando el arco  $(v_i, v_j)$  no es incluido en el camino

- P denota el camino realizado, o sea la secuencia de nodos en la red que se elige. Sea  $p_k$  el numero de la secuencia del nodo  $v_{p_k}$  en la red, entonces P puede ser presentado como  $(v_{p_1}, v_{p_2}, \dots, v_{p_k}, \dots, v_{p_K})$  donde  $1 \leq p_k \leq n$  y  $k$  es la secuencia del nodo  $v_{p_k}$  en el camino P. P debe iniciar en el nodo inicial  $p_1 = 1$  y  $p_K = n$ . Y no deben existir ciclos.
- Sea  $ET(P, v_{p_k})$  el tiempo de viaje desde el  $v_{p_1}$  que termina en  $v_{p_k}$  a lo largo de  $(v_{p_1}, v_{p_2}, \dots, v_{p_k})$  donde  $1 \leq p_k \leq n$ . A partir de esto se determina que:

$$ET(P, v_{p_k}) = \sum_{m=1}^{k-1} t_{p_m p_{m+1}} = (t_{p_2} - t_{p_1}) + (t_{p_3} - t_{p_2}) + \dots + (t_{p_k} - t_{p_{k-1}}) = t_{p_k} \quad (2)$$

A partir de lo anterior podemos calcular el tiempo de un camino, dado que:

$$t_{p_1} = t_1 = 0 \quad (3)$$

$$\int_{t_{p_{k-1}}}^{t_{p_k}} s_{p_{k-1} p_k}(t) dt = l_{p_{k-1} p_k} \quad 2 \leq k \leq K \quad (4)$$

$$(5)$$

En la ecuación (4) conocemos el límite inferior de la integral, el integrando  $s_{p_{k-1} p_k}$  y el resultado de  $l_{p_{k-1} p_k}$  por lo tanto se puede obtener el límite superior  $t_{p_k}$ . Por recursividad se puede obtener los valores de  $t_{p_k}$  para los nodos  $v_{p_k}$  con  $1 \leq p_k \leq n$ .

### 2.1. Modelo matemático

A continuación se resume la notación utilizada para modelar el problema *route selection for emergency logistics management*

#### Notación

- $i$  un índice para los nodos en la red.
- $v_i$  nodo  $i$  de la red.
- $(i, j)$  el arco desde  $i$  a  $j$
- $x_{ij}$  variable de decisión del modelo,  $x_{ij} = 1$  cuando el arco de los nodos  $(v_i, v_j)$  es incluido en el camino, en caso contrario  $x_{ij} = 0$ .
- $l_{ij}$  el largo del arco desde  $i$  a  $j$ .
- $s_{ij}^o$  velocidad entre los arcos  $(v_i, v_j)$  en condiciones normales.
- $s_{ij}(t)$  velocidad entre los arcos  $(v_i, v_j)$  en el tiempo  $t$ .
- $\alpha_{ij}$  parametro decreciente para manipular la velocidad.
- $\beta_{ij}$  parametro decreciente para manipular la velocidad.
- $t_{ij}$  tiempo necesario para viajar entre  $i$  y  $j$ .

Considerando lo descrito por [2,3] se diseñan dos modelos con distintos objetivos: el primero busca la minimización del tiempo y el segundo busca múltiples objetivos: la minimización del tiempo y de la cantidad de nodos en la ruta.

#### IV

**Minimización del tiempo** La formulación del *route selection for emergency logistics management* se describe de la siguiente manera:

El objetivo del modelo es minimizar el tiempo empleado en el camino. Las ecuaciones (17), (18) y (19) son parte de la fórmula de recursión del tiempo total para el camino. En la ecuación (20) la función decreciente de la velocidad de viaje en el arco  $(v_i, v_j)$ . La restricción (21) asegura un camino factible desde  $v_1$  hasta  $v_n$  y la restricción (22) asegura que no existan ciclos.

$$\text{mín} \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^n t_{ij} \cdot x_{ij} \quad (6)$$

$$\int_{t_i}^{t_j} s_{ij}(t) dt = l_{ij} \quad (7)$$

$$t_{ij} = t_j - t_i \quad (8)$$

$$t_1 = 0 \quad (9)$$

$$s_{ij}(t) = s_{ij}^0 \cdot \alpha_{ij} \cdot e^{-\beta_{ij} \cdot t} \quad (10)$$

$$\sum_{\substack{j=1 \\ j \neq i}}^n x_{ij} - \sum_{\substack{j=1 \\ j \neq i}}^n x_{ji} = \begin{cases} 1 & i = 1 \\ -1 & i = n \\ 0 & eoc \end{cases} \quad (11)$$

$$\sum_{\substack{j=1 \\ j \neq i}}^n x_{ij} = \begin{cases} \leq 1 & i \neq n \\ = 0 & i = n \end{cases} \quad (12)$$

$$x_{ij} = 0, 1; i = 1, 2, \dots, n; j = 1, 2, \dots, n \quad (13)$$

**Multi-objetivo para *route selection for emergency logistics management*** [2,3] han mostrado que la mayor congestión sucede en las intersecciones de dos arcos en una red de emergencia, cuando se viaja en un camino con menor número de arcos es más fácil y rápido seguir el camino. La complejidad del camino puede obtenerse por el número de arcos incluidos en un camino.

$$\text{mín} f_1 = \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^n t_{ij} x_{ij} \quad (14)$$

$$\text{mín} f_2 = \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^n x_{ij} \quad (15)$$

Las restricciones se heredan del modelo anterior.

### 3. Estado del Arte

*Route selection for emergency logistics management* es uno de los problemas fundamentales de logística. En los recientes años, los frecuentes desastres naturales ha incentivado la investigación en el área. El primer trabajo sobre enrutamiento de vehículos fue propuesto por [4] donde se optimiza el reparto de combustible usando camiones que distribuyen desde una terminal hasta múltiples estaciones de servicios. En [5] se propone un modelo para el diseño de rutas en caso emergencias, el objetivo es minimizar la demanda insatisfecha en la ruta planeada. El plan logístico de emergencia incluye los puntos óptimos donde recoger y entregar los materiales en las rutas, estas rutas son regeneradas mientras nuevos materiales y modos de transportes se vuelven disponibles, pero este trabajo no considera que el tiempo de viaje puede variar según el efecto de la catástrofe sobre los caminos. Según [6,1] es importante considerar el efecto de la catástrofe sobre los caminos dado que las condiciones de viaje entre los nodos pueden verse fuertemente afectadas por la extensión del desastre, especialmente en desastres como huracanes e inundaciones que se extienden en tiempo y espacio. Otros trabajos como [7] construyeron un modelo para expresar el efecto de la extensión de un desastre en los caminos, el efecto es representado con la variación de la velocidad de viaje. Para la resolución de este problema se utilizan dos técnicas: la primera basada en el algoritmo de Dijkstra, donde la idea es encontrar el camino más corto paso a paso y la técnica es un algoritmo basado en *Ant system* sin mostrar valores de los parámetros. Los resultados experimentales fueron realizados con 20 nodos evaluando las dos técnicas: Dijkstra y ACO, donde ACO obtuvo mejores resultados en comparación Dijkstra. Además ACO obtuvo las mejores rutas posibles de la instancia sin especificar el tiempo de ejecución.

En [8] se propone un algoritmo inspirado en la biología observando y modelando el comportamiento de las ameboides para calcular las rutas de emergencia donde la velocidad de los arcos es variable. Los resultados experimentales fueron realizados con 20 nodos donde se obtuvieron las mejores rutas de las instancias sin especifica el tiempo de ejecución.

Por otra parte, investigaciones relacionadas [2,3] han mostrado que las mayores congestiones de un desastre son producidas en las intersecciones de dos arcos en una ruta de emergencia, produciendo un nuevo problema *Lane-based routing* donde la estrategia busca eliminar los cruces en las intersecciones. Además, en [9] se propone un método para resolver una evacuación considerando el cruce de intersecciones (*lane-based*), la técnica utilizada es tabú search y relajación lagrangiana, a diferencia de *route selection for emergency logistics management* modela el número de vías en un camino (camino con varias vías), el flujo de evacuación de los caminos, entre otros. El algoritmo es aplicado en un red de 100 nodos modelando la evacuación Monticello, Minnesota. El algoritmo converge entre las 350 y 450 iteraciones. En [10] se propone un modelo de programación entera para asignar la ruta óptima en caso de evacuación modelando la capacidad de los refugios donde las personas serán evacuadas, además modela la posibilidad de bloqueo por congestión. El algoritmo es evaluado en una instancia con

tres áreas a evacuar, la red se encuentra compuesta de 31 nodos. En [11] entrega rutas de evacuación incluyendo planes para la distribución de vehículos considerando: las capacidades, emisiones de gases, costos económicos, entre otros. Estos son trabajados por un modelo difuso de evaluación basado en parámetros. Las simulaciones son realizadas con 8 nodos. Dada la incertidumbre y complejidad del ambiente en la emergencia, estos modelos tienen serias limitaciones en manejar el proceso de evaluación basado en los comportamientos individuales [12]. En [13] describe una emergencia considerando múltiples aspectos: minimizar el camino de salida en un edificio con múltiples salidas y niveles, utiliza *Ant Colony System* modificado para encontrar una ruta factible para resolver el problema. Define distintos tipos de agentes según el sector: agente señal de salida, agente de pasillo, agente de escaleras y agente habitante. La evaluación es realizada en un edificio de la Universidad Tecnológica de Petronas en Malaysia, el edificio tiene cuatro pisos, cada piso con cuatro bloques de piezas y cada bloque tiene doce piezas. La función a minimizar es el tiempo de evacuación  $T_{clear}$  y el número de ocupantes seguros. El autor realiza una comparación con el software IntelSign y el algoritmo propuesto. Finalmente el algoritmo obtiene mejores resultados que IntelSign. En [14] se presenta un algoritmo *ant colony system* multi-objetivo para resolver problemas de evacuaciones de automóviles y peatones considerando los aspectos como congestión, número de automóviles y peatones. El autor considera dos objetivos: minimizar el tiempo total de la evacuación y minimizar el número de arcos en camino total. Los experimentos son realizados con una simulación del estadio *Wuhan Sports Center* representada por 157 nodos dentro del estadio, 319 caminos fuera del estadio y 8 zonas de seguridad. Los parámetros utilizados son:  $\alpha = 2$ ,  $\beta = 3$ ,  $\rho = 0,7$ ,  $w = 1$ ,  $k = 0,5$  Como continuación al trabajo anterior en [15] se utiliza modelo *multi-ant colony system* para considerar la evacuación de automóviles y peatones. Los experimentos son realizados en las mismas condiciones y mismos parámetros, finalmente el autor concluye que el algoritmo MACS puede obtener mejores soluciones en comparación a ACS. En [16] se desarrolla un ACO para optimizar evacuaciones de personas en caso de tsunami considerando la seguridad, la calidad y la pendiente de los caminos. La simulación se realiza en la ciudad de Penco Chile donde se representa con 67 nodos y dos zonas de seguridad. El autor hace un análisis para una simulación específica (desde nodo 16 hacia la zona de seguridad 2), mostrando que el algoritmo alcanza su mejor valor a las 50 iteraciones y se mantiene estable después de 300 iteraciones utilizando 100 hormigas. Luego, realiza una simulación con personas reales para validar el modelo, agrupa dos grupos de personas de un total de 34 adultos jóvenes: el primer grupo posicionado de manera aleatoria sin ninguna información sobre rutas de escape y el segundo grupo posicionado de manera aleatoria con información de las rutas construidas por el algoritmo. El autor concluye que los tiempos del modelo y la realidad no presentan diferencias significativas y por lo tanto el modelo utilizado permite modelar efectivamente una evacuación en caso de tsunami. Realizando una comparación de tiempos entre los grupos existen diferencias significativas a favor del modelo, presentando hasta 7 minutos menos de tiempo.

En [17] se propone un algoritmo del *Max-Min Ant System*, que utiliza una nueva feromona llamada desodorante que elimina la feromona común de ACO cuando un camino peligroso ha sido encontrado, el objetivo de nueva feromona es poder entregar un mayor nivel de seguridad. La evaluación se realiza con un mapa de distrito de Shinjuku en Tokyo representada una matriz de 200x200, donde cada celda se categoriza como: Camino, área segura, área peligrosa y área no utilizable (murallas, edificios, etc). El área peligrosa aumenta de acuerdo al porcentaje de personas evaluadas en el lugar. La evaluación se realiza con 500 iteraciones sin información de parámetros, finalmente el autor realiza una comparación con *Ant system* y concluye que el algoritmo propuesto permite evitar a nuevas zonas inseguras. En [12] se propone la utilización de *quantum ant colony algorithm (QACA)* utilizando conceptos y reglas de computación cuántica y ACO. El autor modela la evacuación desde una zona de peligro hacia una zona segura, cada zona presenta un número determinado de nodos y cada nodo tiene una capacidad máxima. El autor busca minimiza el tiempo de la evacuación y la densidad de personas en los nodos de la zona de seguridad. La evacuación se realiza en una red ficticia con 50 nodos donde se compara los resultados con una técnica ACO, el autor concluye que los resultados obtenidos por el algoritmo propuesto utilizando QACA presentan mejores resultados en comparación a ACO.

En [18] se utiliza un algoritmo evolutivo multi-objetivo y sistemas de información geográfica para realizar una estrategia de evacuación. En el modelo se busca maximizar la capacidad de las áreas seguras y minimizar la distancia a ellos utilizando el algoritmo *NSGA-II* [19].

En [20,21] se propone el uso de *particle swarm optimization (PSO)* para la evacuación de peatones en áreas con alto tráfico, el uso de PSO busca poder utilizar la inteligencia individual y colectiva de los agentes. En [22] se presenta un modelo *discrete particle swarm optimization (DPSO)* para la evacuación de peatones y vehículos en caso de emergencia realizando un modelado y simulación de los movimientos de evacuación e interacción entre peatones y vehículos. Los experimentos son realizados utilizando el estadio *Wuhan Sports Center* que se representa con 157 nodos dentro del estadio, 319 caminos fuera del estadio y 8 zonas de seguridad. En la evaluación se realiza una evacuación de 10000 peatones y 1000 vehículos y se compara con ACO y MACO propuesto en [14,15] utilizando los siguientes parámetros para ellos  $\alpha = 2$ ,  $\beta = 3$ ,  $\rho = 0,7$ ,  $Q = 100$ ,  $k = 1$  y el coeficiente de comunicación  $\lambda = 0,5$  para MACO. Los resultados muestran tiempos para los algoritmos PSO son mejores y el autor concluye que el motivo es debido a los mecanismos de aprendizaje de PSO. Por otro lado, el autor concluye que MACO presenta mejores resultados que ACO.

## 4. Descripción propuesta

### 4.1. Representación

Notación:

- $i$  un índice para los nodos en la red.

## VIII

- $v_i$  nodo  $i$  de la red.
- $(i, j)$  el arco desde  $i$  a  $j$
- $x_{ij}$  variable de decisión del modelo,  $x_{ij} = 1$  cuando el arco de los nodos  $(v_i, v_j)$  es incluido en el camino, en caso contrario  $x_{ij} = 0$ .
- $l_{ij}$  el largo del arco desde  $i$  a  $j$ .
- $s_{ij}^o$  velocidad entre los arcos  $(v_i, v_j)$  en condiciones normales.
- $s_{ij}(t)$  velocidad entre los arcos  $(v_i, v_j)$  en el tiempo  $t$ .
- $\alpha_{ij}$  parametro decreciente para manipular la velocidad.
- $\beta_{ij}$  parametro decreciente para manipular la velocidad.
- $t_{ij}$  tiempo necesario para viajar entre  $i$  y  $j$ .

La formulación del *route selection for emergency logistics management* se describe de la siguiente manera:

El objetivo del modelo es minimizar el tiempo empleado en el camino. Las ecuaciones (17), (18) y (19) son parte de la fórmula de recursión del tiempo total para el camino. En la ecuación (20) la función decreciente de la velocidad de viaje en el arco  $(v_i, v_j)$ . La restricción (21) asegura un camino factible desde  $v_1$  hasta  $v_n$  y la restricción (22) asegura que no existan ciclos.

$$\text{mín} \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^n t_{ij} \cdot x_{ij} \quad (16)$$

$$\int_{t_i}^{t_j} s_{ij}(t) dt = l_{ij} \quad (17)$$

$$t_{ij} = t_j - t_i \quad (18)$$

$$t_1 = 0 \quad (19)$$

$$s_{ij}(t) = s_{ij}^o \cdot \alpha_{ij} \cdot e^{-\beta_{ij} \cdot t} \quad (20)$$

$$\sum_{\substack{j=1 \\ j \neq i}}^n x_{ij} - \sum_{\substack{j=1 \\ j \neq i}}^n x_{ji} = \begin{cases} 1 & i = 1 \\ -1 & i = n \\ 0 & eoc \end{cases} \quad (21)$$

$$\sum_{\substack{j=1 \\ j \neq i}}^n x_{ij} = \begin{cases} \leq 1 & i \neq n \\ = 0 & i = n \end{cases} \quad (22)$$

$$x_{ij} = 0, 1; i = 1, 2, \dots, n; j = 1, 2, \dots, n \quad (23)$$



#### 4.2. Operadores/Movimientos

#### 4.3. Descripción de cada proceso

#### 4.4. Pseudocódigo general

**Data:** Procedure ACS-TSP

inicializar;

**for** *cada arco*  $(i,j)$  **do**

$\tau_{ij}(0) = \tau_0$

**end**

**for**  $k=1$  *hasta*  $n$  **do**

    Ubique la hormiga  $k$  en el primer nodo

**end**

Sea  $T^+$  el tour más corto encontrado desde el inicio;

**for**  $t=1$  *hasta el número de iteraciones* **do**

**for**  $k=1$  *hasta*  $m$  **do**

**while** *no se complete el tour* **do**

            read current;

**if** *si existe un nodo*  $j \in cl$  **then**

                Elegir un nodo  $j$ ,  $j \in J_i^k$  entre  $cl$  nodos de la lista;

$$j = \begin{cases} \operatorname{argmax}_{u \in J_i^k} \{[\tau_{iu}(t)]^\alpha [\eta_{iu}]^\beta\} & \text{if } q \leq q_0 \\ J & \text{otherwise} \end{cases}$$

                Donde  $J \in J_i^k$  se elige según la probabilidad;

$$P_{ij}^k(t) = \frac{[\tau_{ij}(t)]^\alpha [\eta_{ij}]^\beta}{\sum_{h \in J_i^k} [\tau_{ih}(t)]^\alpha [\eta_{ih}]^\beta} \quad (24)$$

                Y donde  $i$  es el nodo actual.

**else**

                elegir el nodo  $j \in J_i^k$  más cercana.

**end**

            Luego se actualiza la feromona;

$$t_{ij}(t) = (1 - \rho)t_{ij}(t) + \rho\tau_0 \quad (25)$$

**end**

        Calcular largo  $L_k$  del tour de la hormiga  $k$

**end**

    Salvar la mejor solución  $T^+$  encontrada hasta el momento

**for** *cada arco*  $(i,j) \in T^+$  **do**

$$t_{ij}(t) = (1 - \rho)t_{ij}(t) + \rho\Delta\tau_{ij}(t) \quad (26)$$

        donde  $\tau_{ij}(t) = \frac{1}{L^+}$

**end**

**end**

**Algorithm 1:** Algoritmo ACS.

X

#### 4.5. Listado de parámetros del algoritmo

Los valores utilizados por  $\alpha = 1, \beta = 2, q_0 = 0,9, m = 10, Q = 100, \tau_0 = (nL_{nn})^{-1}, cl = 15$

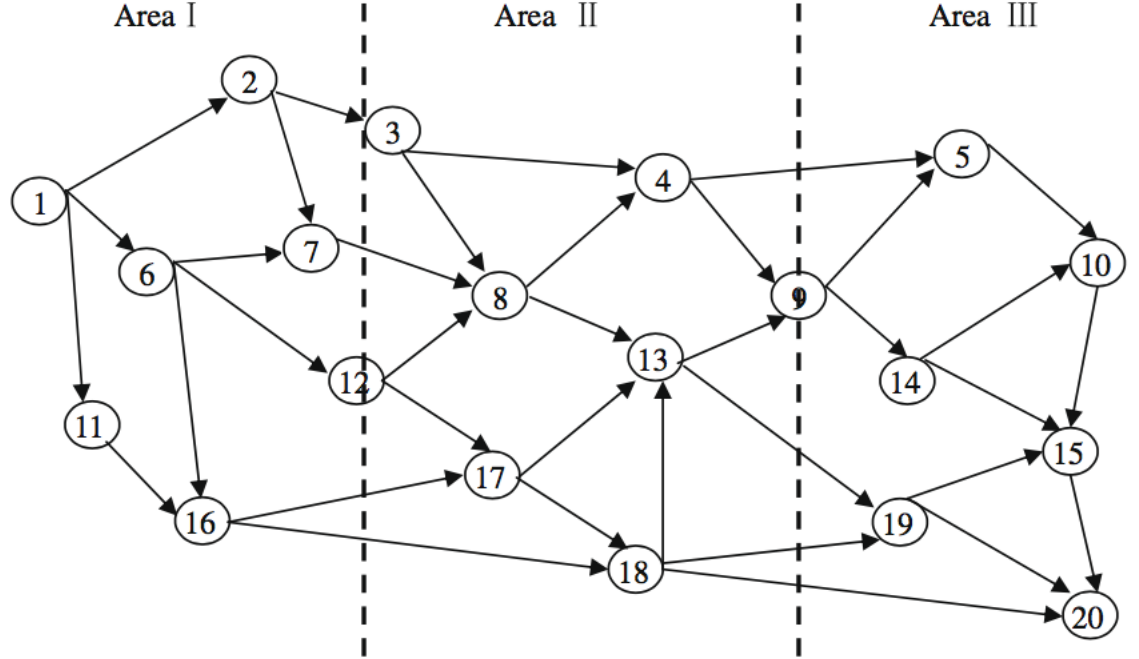
### 5. Resultados preliminares

#### 5.1. Objetivos experimentos

#### 5.2. Instancias de pruebas

Basado en el trabajo de [7] se busca estudiar el efecto de un mayor número de desastres y nivel de estos. A partir de la ecuación (20), se desprende que al disminuir  $a_{ij}$  se refleja en la influencia instantánea de los desastres, un  $a_{ij}$  representa una gran influencia,  $b_{ij}$  puede reflejarse en la influencia de los desastre en un periodo de tiempo donde el desastre sucede y un mayor  $b_{ij}$  significa cuan rápido decrece la velocidad del viaje.

En el trabajo [7] se observa, se dividió los 20 nodos en 3 áreas, que se muestra en la figura 2. En cada área los parámetros decrecientes son generados en diferentes intervalos como se muestra en la figura. En cada área los parámetros son generados de forma aleatoria en los diferentes intervalos, los cuales se observan en el cuadro 1. En el caso del desastre 0 es cuando nos encontramos en una situación sin ningún desastre y el desastre 5 es cuando nos encontramos en una situación más compleja.



**Figura 2.** División de una red de emergencia

En los cuadros 2,3,4,5,?? se muestran los valores para los parametros  $\alpha_{ij}$  y  $\beta_{ij}$  de los distintos grados de desastre.

Tipo	Área I	Área II	Área III
Desastre 0	$\alpha = 1, \beta = 0$	$\alpha = 1, \beta = 0$	$\alpha = 1, \beta = 0$
Desastre 1	$\alpha \in (0,9, 1,0) \quad \beta \in (0,00, 0,05)$	$\alpha = 1, \beta = 0$	$\alpha = 1, \beta = 0$
Desastre 2	$\alpha \in (0,8, 0,9) \quad \beta \in (0,05, 0,10)$	$\alpha \in (0,9, 1,0) \quad \beta \in (0,00, 0,05)$	$\alpha = 1, \beta = 0$
Desastre 3	$\alpha \in (0,7, 0,8) \quad \beta \in (0,10, 0,15)$	$\alpha \in (0,8, 0,9) \quad \beta \in (0,05, 0,10)$	$\alpha \in (0,9, 1,0) \quad \beta \in (0,00, 0,05)$
Desastre 4	$\alpha \in (0,6, 0,7) \quad \beta \in (0,15, 0,20)$	$\alpha \in (0,7, 0,8) \quad \beta \in (0,10, 0,15)$	$\alpha \in (0,8, 0,9) \quad \beta \in (0,05, 0,10)$

**Cuadro 1.** Intervalos de los parametros por área

inicio	fin	$l_{i,j}$	$s_{i,j}$	$\alpha_{i,j}$	$\beta_{i,j}$
1	2	50	100	0.9222	0.0381
1	6	30	60	0.9193	0.0143
1	11	70	110	0.9022	0.0499
2	3	30	60	0.9904	0.0277
2	7	40	70	0.9857	0.0305
6	7	30	65	0.9577	0.0123
6	12	60	105	0.906	0.0399
6	16	100	115	0.9049	0.0353
7	8	40	90	0.9153	0.0436
11	16	30	70	0.9967	0.0089
16	17	80	115	0.964	0.0491
16	18	110	120	0.9294	0.0327
3	4	80	100	1	0
3	8	60	95	1	0
4	5	110	120	1	0
4	9	40	75	1	0
5	10	60	110	1	0
8	4	40	85	1	0
8	13	30	75	1	0
9	5	70	110	1	0
9	14	40	90	1	0
10	15	50	105	1	0
12	8	30	65	1	0
12	17	40	100	1	0
13	9	30	80	1	0
13	19	110	120	1	0
14	10	80	115	1	0
14	15	60	105	1	0
15	20	30	90	1	0
17	13	40	80	1	0
17	18	40	75	1	0
18	13	60	115	1	0
18	19	70	110	1	0
18	20	120	120	1	0
19	15	40	75	1	0
19	20	70	105	1	0

Cuadro 2. Parámetros para un desastre grado 1

inicio	fin	$l_{i,j}$	$s_{i,j}$	$\alpha_{i,j}$	$\beta_{i,j}$
1	2	50	100	0.9222	0.0381
1	6	30	60	0.9193	0.0143
1	11	70	110	0.9022	0.0499
2	3	30	60	0.9904	0.0277
2	7	40	70	0.9857	0.0305
6	7	30	65	0.9577	0.0123
6	12	60	105	0.906	0.0399
6	16	100	115	0.9049	0.0353
7	8	40	90	0.9153	0.0436
11	16	30	70	0.9967	0.0089
16	17	80	115	0.964	0.0491
16	18	110	120	0.9294	0.0327
3	4	80	100	0.9153	0.0216
3	8	60	95	0.9562	0.0114
4	5	110	120	0.989	0.0281
4	9	40	75	0.9984	0.0386
8	4	40	85	0.9746	0.0376
8	13	30	75	0.9999	0.0222
12	8	30	65	0.9345	0.0044
12	17	40	100	0.9846	0.0228
13	9	30	80	0.9094	0.0264
13	19	110	120	0.9326	0.0151
17	13	40	80	0.9077	0.035
17	18	40	75	0.947	0.0344
18	13	60	115	0.9669	0.0202
18	19	70	110	0.953	0.0059
18	20	120	120	0.9278	0.0021
5	10	60	110	1	0
9	5	70	110	1	0
9	14	40	90	1	0
10	15	50	105	1	0
14	10	80	115	1	0
14	15	60	105	1	0
15	20	30	90	1	0
19	15	40	75	1	0
19	20	70	105	1	0

Cuadro 3. Parámetros para un desastre grado 2

inicio	fin	$l_{i,j}$	$s_{i,j}$	$\alpha_{i,j}$	$\beta_{i,j}$
1	2	50	100	0.7544	0.1026
1	6	30	60	0.7666	0.1394
1	11	70	110	0.7561	0.1276
2	3	30	60	0.7071	0.1089
2	7	40	70	0.7527	0.1277
6	7	30	65	0.7001	0.1062
6	12	60	105	0.7145	0.1209
6	16	100	115	0.7234	0.1361
7	8	40	90	0.7242	0.108
11	16	30	70	0.7378	0.1281
16	17	80	115	0.7048	0.1197
16	18	110	120	0.7639	0.1365
3	4	80	100	0.8912	0.0844
3	8	60	95	0.8242	0.0571
4	5	110	120	0.8773	0.0552
4	9	40	75	0.8678	0.099
8	4	40	85	0.8801	0.067
8	13	30	75	0.8425	0.0987
12	8	30	65	0.8383	0.0543
12	17	40	100	0.8785	0.0786
13	9	30	80	0.8551	0.0707
13	19	110	120	0.873	0.057
17	13	40	80	0.8191	0.0778
17	18	40	75	0.8555	0.0781
18	13	60	115	0.8965	0.0653
18	19	70	110	0.8967	0.0694
18	20	120	120	0.8551	0.0948
5	10	60	110	0.9476	0.0343
9	5	70	110	0.9806	0.0484
9	14	40	90	0.9984	0.0219
10	15	50	105	0.9937	0.0091
14	10	80	115	0.9334	0.0486
14	15	60	105	0.9966	0.022
15	20	30	90	0.9517	0.0363
19	15	40	75	0.9547	0.0265
19	20	70	105	0.9849	0.029

Cuadro 4. Parámetros para un desastre grado 3

inicio	fin	$l_{i,j}$	$s_{i,j}$	$\alpha_{i,j}$	$\beta_{i,j}$
1	2	50	100	0.6396	0.1783
1	6	30	60	0.6815	0.1934
1	11	70	110	0.6204	0.1647
2	3	30	60	0.6244	0.1698
2	7	40	70	0.658	0.1674
6	7	30	65	0.6481	0.1515
6	12	60	105	0.6717	0.1957
6	16	100	115	0.6706	0.1672
7	8	40	90	0.6619	0.1864
11	16	30	70	0.6821	0.1645
16	17	80	115	0.6146	0.1858
16	18	110	120	0.6625	0.1918
3	4	80	100	0.7606	0.1184
3	8	60	95	0.7454	0.1348
4	5	110	120	0.7276	0.1178
4	9	40	75	0.7686	0.1192
8	4	40	85	0.7416	0.1484
8	13	30	75	0.7073	0.132
12	8	30	65	0.7911	0.1081
12	17	40	100	0.7222	0.117
13	9	30	80	0.7869	0.1274
13	19	110	120	0.7775	0.1477
17	13	40	80	0.7769	0.1329
17	18	40	75	0.7269	0.1441
18	13	60	115	0.711	0.1483
18	19	70	110	0.7779	0.1018
18	20	120	120	0.7046	0.127
5	10	60	110	0.8334	0.0652
9	5	70	110	0.8208	0.0519
9	14	40	90	0.8827	0.0574
10	15	50	105	0.8225	0.0678
14	10	80	115	0.8736	0.0859
14	15	60	105	0.8742	0.0662
15	20	30	90	0.8935	0.0502
19	15	40	75	0.8001	0.0811
19	20	70	105	0.8535	0.0919

Cuadro 5. Parámetros para un desastre grado 4

### 5.3. Tablas comparativas respecto al estado del arte.

Para comparar los resultados obtenidos por el algoritmo (ACS-TSP) se usarán los resultados obtenidos por Yuan (2009) [7] donde utiliza un algoritmo de *Best path Dijkstra* y otro de *Static shortest path*.

Como se muestra en los cuadros 6,7,8,9,10 ACS-TSP obtiene los mejores valores del problema al igual que *Best path Dijkstra* y mejores que *Static shortest path* ambos propuestos por Yuan (2009)[7]

Algoritmo	Camino	Tiempo [min]
Best path Dijkstra	1 → 6 → 12 → 17 → 18 → 20	3.136548
Static shortest path	1 → 11 → 16 → 18 → 20	3.196073
ACS-TSP	1 → 6 → 12 → 17 → 18 → 20	3.136548

**Cuadro 6.** Resultado grado 1

Algoritmo	Camino	Tiempo [min]
Best path Dijkstra	1 → 6 → 12 → 17 → 18 → 20	3.480311
Static shortest path	1 → 11 → 16 → 18 → 20	3.694391
ACS-TSP	1 → 6 → 12 → 17 → 18 → 20	3.480311

**Cuadro 7.** Resultado grado 2

Algoritmo	Camino	Tiempo [min]
Best path Dijkstra	1 → 6 → 12 → 17 → 18 → 20	4.544814
Static shortest path	1 → 11 → 16 → 18 → 20	4.954273
ACS-TSP	1 → 6 → 12 → 17 → 18 → 20	4.544814

**Cuadro 8.** Resultado grado 3

Algoritmo	Camino	Tiempo [min]
Best path Dijkstra	1 → 6 → 12 → 8 → 13 → 9 → 14 → 15 → 20	6.365086
Static shortest path	1 → 11 → 16 → 18 → 20	7.468316
ACS-TSP	1 → 6 → 12 → 8 → 13 → 9 → 14 → 15 → 20	6.365086

**Cuadro 9.** Resultado grado 4



Algoritmo	Camino	Tiempo [min]
Best path Dijkstra	1 → 2 → 3 → 4 → 9 → 14 → 15 → 20	12.323639
Static shortest path	1 → 11 → 16 → 18 → 20	19.297973
ACS-TSP	1 → 2 → 3 → 4 → 9 → 14 → 15 → 20	12.323639

Cuadro 10. Resultado grado 5

## 6. Conclusiones

*Route selection for emergency logistics management* es uno de los problemas fundamentales de logística en caso de emergencia, lo cual se puede observar en los múltiples trabajos y las diversas técnicas utilizadas para la resolución del problema en la literatura. De acuerdo al modelo propuesto en este trabajo, [7,8] presentan el mismo modelo y utilizan una instancia con 20 nodos donde cambia el nivel de desastre generando 5 tipos de riesgos, ambos algoritmos presentados en [7,8] obtienen los mejores resultados posibles, no obstante se debe considerar que el tamaño de la instancia es pequeña, la cantidad de instancias son pocas y la diversidad es baja. Por otro lado, en [14,15,22] se utiliza una instancia basada en el estadio *Wuhan Sports Center* siendo modelado por un red compuesta de 479 nodos en total, donde se observa que existe una alta complejidad, posicionándola como una instancia deseable para ser utilizada en *route selection for emergency logistics management*, aunque se debe considerar que es necesario adaptaciones al modelo o la instancia para que sean compatibles.

## 7. Referencias

1. S. Tufekci, "An integrated emergency management decision support system for hurricane emergencies," *Safety Science*, vol. 20, no. 1, pp. 39–48, 1995.
2. F. Southworth, "Regional evacuation modeling: a state-of-the-art review," 1991.
3. T. J. Cova and J. P. Johnson, "A network flow model for lane-based evacuation routing," *Transportation research part A: Policy and Practice*, vol. 37, no. 7, pp. 579–604, 2003.
4. G. B. Dantzig and J. H. Ramser, "The truck dispatching problem," *Management science*, vol. 6, no. 1, pp. 80–91, 1959.
5. L. Özdamar, E. Ekinci, and B. Küçükyazici, "Emergency logistics planning in natural disasters," *Annals of operations research*, vol. 129, no. 1, pp. 217–245, 2004.
6. K. Farahmand, "Application of simulation modeling to emergency population evacuation," in *Proceedings of the 29th conference on Winter simulation*, pp. 1181–1188, IEEE Computer Society, 1997.
7. Y. Yuan and D. Wang, "Path selection model and algorithm for emergency logistics management," *Computers & industrial engineering*, vol. 56, no. 3, pp. 1081–1094, 2009.
8. X. Zhang, Z. Zhang, Y. Zhang, D. Wei, and Y. Deng, "Route selection for emergency logistics management: A bio-inspired algorithm," *Safety science*, vol. 54, pp. 87–91, 2013.

9. C. Xie and M. A. Turnquist, "Lane-based evacuation network optimization: An integrated lagrangian relaxation and tabu search approach," *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*, vol. 19, no. 1, pp. 40–63, 2011.
10. A. Stepanov and J. M. Smith, "Multi-objective evacuation routing in transportation networks," *European Journal of Operational Research*, vol. 198, no. 2, pp. 435–446, 2009.
11. Q. Tan, G. H. Huang, C. Wu, and Y. Cai, "If-em: An interval-parameter fuzzy linear programming model for environment-oriented evacuation planning under uncertainty," *Journal of Advanced Transportation*, vol. 45, no. 4, pp. 286–303, 2011.
12. M. Liu, F. Zhang, Y. Ma, H. R. Pota, and W. Shen, "Evacuation path optimization based on quantum ant colony algorithm," *Advanced Engineering Informatics*, vol. 30, no. 3, pp. 259–267, 2016.
13. A. Rahman and A. K. Mahmood, "Feasible route determination using ant colony optimization in evacuation planning," in *Research and Development, 2007. SCO-ReD 2007. 5th Student Conference on*, pp. 1–6, IEEE, 2007.
14. X. Zong, S. Xiong, Z. Fang, and W. Lin, "Multi-objective ant colony optimization model for emergency evacuation," in *Natural Computation (ICNC), 2010 Sixth International Conference on*, vol. 6, pp. 2774–2778, IEEE, 2010.
15. X. Zong, S. Xiong, Z. Fang, and Q. Li, "Multi-ant colony system for evacuation routing problem with mixed traffic flow," in *Evolutionary Computation (CEC), 2010 IEEE Congress on*, pp. 1–6, IEEE, 2010.
16. E. Forcael, V. González, F. Orozco, S. Vargas, A. Pantoja, and P. Moscoso, "Ant colony optimization model for tsunamis evacuation routes," *Computer-Aided Civil and Infrastructure Engineering*, vol. 29, no. 10, pp. 723–737, 2014.
17. A. Ohta, H. Goto, T. Matsuzawa, M. Takimoto, Y. Kambayashi, and M. Takeda, "An improved evacuation guidance system based on ant colony optimization," in *Intelligent and Evolutionary Systems*, pp. 15–27, Springer, 2016.
18. M. Saadatseresht, A. Mansourian, and M. Taleai, "Evacuation planning using multiobjective evolutionary optimization approach," *European Journal of Operational Research*, vol. 198, no. 1, pp. 305–314, 2009.
19. K. Deb, A. Pratap, S. Agarwal, and T. Meyarivan, "A fast and elitist multiobjective genetic algorithm: Nsga-ii," *IEEE transactions on evolutionary computation*, vol. 6, no. 2, pp. 182–197, 2002.
20. J. Izquierdo, I. Montalvo, R. Pérez, and V. Fuertes, "Forecasting pedestrian evacuation times by using swarm intelligence," *Physica A: Statistical Mechanics and its Applications*, vol. 388, no. 7, pp. 1213–1220, 2009.
21. Y. Zheng, J. Chen, J. Wei, and X. Guo, "Modeling of pedestrian evacuation based on the particle swarm optimization algorithm," *Physica A: Statistical Mechanics and its Applications*, vol. 391, no. 17, pp. 4225–4233, 2012.
22. X. Zong, S. Xiong, and Z. Fang, "A conflict-congestion model for pedestrian-vehicle mixed evacuation based on discrete particle swarm optimization algorithm," *Computers & Operations Research*, vol. 44, pp. 1–12, 2014.