

Mitos y Realidades Asociados al Desarrollo Urbano



Existen varios factores importantes a la hora de adquirir bienes raíces, el más importante de todos es la ubicación. Tomando en cuenta el factor de la ubicación los principales conflictos que tienen las bienes raíces son los provocados por el tránsito.

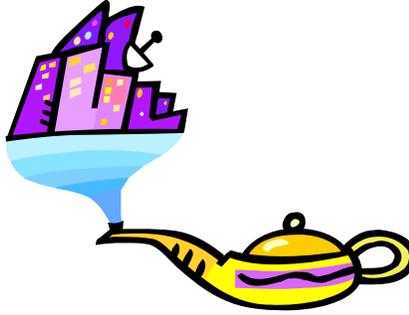
El impacto de los problemas con el tránsito se siente mayormente a nivel local, aunque éste impacto también se observa a nivel regional y se suma a los viajes generados de otras regiones, siendo un problema que afecta a un número amplio de lugares y personas. El tránsito no tiene límites municipales ni estatales. Las decisiones que se toman en cierto lugar o región causan muchas veces conflictos y discusiones en otros lugares se ven afectados por las mismas.

Muchas veces las decisiones tomadas no se basan en razones técnicas ya que las autoridades no pueden actuar y quedan atrapadas en medio de indecisiones que al no saber que camino tomar, muchas veces toman la vía política. El problema es quien tiene la razón ¿los desarrolladores, las autoridades o los vecinos?

Algunos inversionistas y empresas han detenido los proyectos provocado por las quejas de residentes que se niegan a reconocer los derechos y las obligaciones de los propietarios para desarrollar sus predios.

Muchas veces, las evidencias que presentan las partes afectadas no se basan en razones técnicas, sino en mitos, que lamentablemente muchos de ellos se toman en cuenta como si fueran realidades. Muchas de estas percepciones están sustentadas en bases muy endeble y emergen de los mitos, y algunos políticos o profesionales no encuentran el camino mas adecuado para desacreditarlos.

Continúa en la página 2...



Mito	Realidad
Los problemas de tránsito que padecemos son causados por las fallas de una planificación adecuada.	Los problemas de tránsito son causados por la falla que existe en las autoridades al no aplicar los planes.
Con detener el desarrollo, detendremos el crecimiento del tránsito.	Los volúmenes de tránsito continuarán incrementando, debido al aumento en la necesidad de movilidad de la población y el transporte público no la satisface.
El crecimiento de un Municipio es debido solamente por los nuevos vecinos.	En los Municipios existen terrenos sin utilizar que pueden ser aprovechados, tanto por nuevos desarrollos, como por los actuales residentes. En ocasiones, grandes áreas baldías ya están rodeadas por vecinos. Es un hecho que la apertura de nuevas calles y avenidas también les dará servicio a los actuales residentes
Los mayores cambios en la transportación urbana, deberán ser para los que trabajan en el centro de la ciudad.	Este problema es mucho mas complejo, envuelve la necesidad del transporte que se hace hacia los suburbios, para ir de compras, de negocios y a cualquier otro lugar.
La gente de los suburbios no se transporta en autobús.	Los habitantes de los suburbios se transportan en autobuses cuando el servicio es razonable, rápido y conveniente.
Los sistemas modernos de transporte masivo son necesarios para evitar los congestionamientos.	No existe evidencia de que ciudades que cuentan con un eficiente transporte masivo, sufren de congestionamiento
No se deben construir más carreteras en áreas urbanas y suburbanas.	Nuevas carreteras, pueden y deberán ser construidas en áreas urbanas y a través de todo el País.
No deberán construirse ni ampliarse nuevas calles y caminos, porque ellos pronto se llenarán de tránsito.	Cuando las nuevas calles y los nuevos caminos se llenan de tránsito es un indicativo mas de la necesidad que se tenía de ellas. Su uso, hace que sea posible, tanto proporcionar servicio a los viajeros, como reducir el congestionamiento en otros lugares.
La gente puede cambiar su actitud, si depende menos del automóvil.	Para que la gente dependa menos del automóvil, es necesario hacer inversiones en el sistema de transporte, crear incentivos económicos y ofrecer alternativas que satisfagan sus necesidades de movilidad.
No deberemos hacer inversiones de capital en otros sistemas de transporte porque pronto serán obsoletos por las tecnologías que se desarrollen en el futuro.	Las opciones de transportación para el futuro cercano serán muy parecidas a las que existen en la actualidad. Podemos utilizar con toda seguridad las opciones conocidas hasta ahora, mientras surgen nuevas tecnologías que sean factibles de aplicar.

Adaptado de Ruta Norte, Año 1 Número 2 mayo 2003.
 Ing. Sergio J. Vargas Lopez, M.A.E.

AL EDITAR...

En esta edición...

<i>Mitos y Realidades Asociados al</i>	
<i>Desarrollo Urbano</i>	<i>1</i>
<i>Al Editar</i>	<i>3</i>
<i>Metrocable de Medellín</i>	<i>4</i>
<i>Control de Vegetación para Seguridad</i>	<i>5</i>
<i>Actualización de Nuestro Directorio</i>	<i>6</i>
<i>Eventos Futuros.....</i>	<i>7</i>

Siempre que redactes un escrito, debes editar y pulir el trabajo. A continuación se presentan algunas guías a seguir cuando se edita para obtener:

- **Brevedad.** Elimine toda palabra que no haga sentido. Ejemplo: Cambie “durante el transcurso de” por “durante” y “poco en cantidad” por “pocos.”
- **Claridad.** No utilice adjetivos dudosos cuando se requieran unos específicos. Ejemplo: No escriba “Recibimos numerosas preguntas.” En vez debe escribir “Recibimos 14 preguntas.”
- **Tono y estilo.** Asegúrese de que sus palabras suenen como si provinieran de una persona y no de una institución. Ejemplos: En lugar de escribir “Se le enviará una notificación” escriba “lo mantendré informado.”
- **Variedad.** Evite comenzar cada oración con la misma frase, como nombres y pronombres. Aviso: No comience todas las oraciones con un nombre o pronombre diferente. Solo busque un poco de variedad.
- **Contenido.** Haga su propósito claro inmediatamente. No fuerce al lector a leer varios párrafos antes de entender el porqué de su escrito.
- **Temática.** Asegúrese de que cada párrafo hable de un solo tema. El incluir varios temas hará al lector esforzarse demasiado.

Personal

Co – Directores

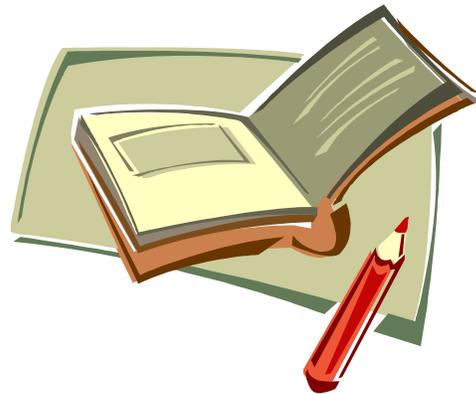
Benjamín Colucci
Felipe Luyanda

Gerente de Adiestramiento

Gisela González

Texto, Arte y Gráficas

Melissa M. Sánchez
Deborah I. Rodríguez



Metro Cable de Medellín

El Metrocable de Medellín fue inaugurado en julio de 2004, consiste de 90 cabinas en un teleférico que prestará servicio de transporte en uno de los sectores más pobres de Medellín. El Metrocable y sus 90 cabinas cubren un sector de 120 mil habitantes de 9 barrios en el sector nororiental de Medellín.

Los habitantes de estos sectores están acostumbrados a subir y bajar la montaña en guaguas y carros viejos, que retan sus frenos y lidian con la rabia de encontrar un automóvil de frente en una calle empinada como una pared, donde solo puede pasar uno a la vez.

Para los habitantes de esos 9 barrios, acostumbrados a la pobreza y el olvido estatal, estas cabinas representan la llegada del progreso, pues en su sector nunca habían tenido una obra de la magnitud del Metrocable, un megaproyecto de transporte de 66 mil millones de pesos (\$25,803,890). El Metrocable es la tercera línea del Metro enganchada en el cable sostenido por 20 torres cilíndricas blancas.

La llegada del Metrocable, que empezó a construirse en diciembre del 2003, reforzó un proceso de rehabilitación por parte de grupos comunitarios, que hoy muestra una reducción del 79 por ciento en los homicidios en el transcurso de un año, según la Secretaría de Gobierno de Medellín.

Lo mejor que tiene es la economía que trae el Metrocable como sistema integrado al Metro, lo que les permitirá por 950 (\$0.37) pesos viajar a las 25 estaciones, lo que exigía tomar dos o tres guaguas a un costo de 2,700 pesos (\$1.09). Actualmente ir al centro toma 40 minutos, en el Metrocable podrán llegar en 20.

El ABC del Metrocable

- El costo del proyecto fue repartido entre dos socios: Municipio con recursos propios y el Metro con fondos de excedentes operacionales.
- Cada cabina del sistema tiene capacidad para



10 personas (8 sentadas y 2 de pie). Pesa 500 kilos vacía más 200 kilos de la pinza que la sostiene del cable de acero.

- Transportará 25 mil personas diarias entre el barrio Santo Domingo Savio y la Estación Acevedo de la línea A del Metro.
- En los 2 kilómetros de recorrido hay cuatro estaciones: Acevedo, Intermedia Uno, Intermedia Dos y Retorno ubicada en lo más alto de Santo Domingo.
- El costo del boleto será de 950 pesos (\$0.37). Con este, el usuario podrá viajar en el teleférico hasta la estación Acevedo y de allí a cualquiera de las 25 terminales del Metro.
- El horario del sistema será: lunes a sábado de 4:30 a.m. a 11 p.m., domingos y festivos de 5:00 a.m. a 10 p.m.
- El Metrocable es automático y no requiere conductor en las cabinas. Estas se mueven cuando se enganchan al cable aéreo, que es movido por dos poleas accionadas por un motor eléctrico, conectado a la energía del Metro.
- Las cabinas entran a las estaciones cada 12 segundos, lo que permite movilizar 3 mil usuarios por hora.

Adaptado de El Tiempo.com-Panorama



Control de Vegetación para Seguridad



Durante la etapa de crecimiento, el pobre mantenimiento de la grama y las áreas verdes en zonas aledañas a la carretera, a menudo limitan la visibilidad del conductor. La vegetación frondosa no permite a los conductores ver a los peatones y vice versa. Muchos tipos de vegetación ya sean árboles o grama, deben recibir mantenimiento regularmente.

Las principales objetivos para el control de vegetación en zonas aledañas incluyen:

- Mantener los letreros y vehículos visibles a los conductores, peatones y ciclistas en las intersecciones semaforizadas y no-semaforizadas y en las vías o caminos para ciclistas.
- Asistir a los peatones y ciclistas a ver con más facilidad el tráfico vehicular
- Mejorar el mantenimiento de las carreteras en época de invierno en áreas de nieve y hielo.

Despeje del área de visibilidad

Las intersecciones requieren de una línea de visión clara en las zonas aledañas para prevenir accidentes de vehículos, peatones y ciclistas. Una línea de visión sin obstrucciones permite a los conductores la distancia adecuada para que puedan reaccionar de forma segura a cada situación. Para mantener los letreros y el tráfico visible se deben seguir los siguientes pasos de mantenimiento:

- Busque rótulos, y otros dispositivos de control de tránsito, interrumpidos por árboles, grama y vegetación frondosa. Poda la vegetación a lo largo del paseo o alrededores de la carretera que impidan al conductor ver un rótulo.
- Siga la política del municipio en relación a la distancia mínima que debe tener el rótulo de la vegetación para ofrecer mayor seguridad. Debe tener la distancia suficiente para que le de al conductor de 3 a 5 segundos para leer y reaccionar al rótulo.

Adaptado de *Road Business*, Vol.18, No.4

COMMON ROADSIDE INVASIVES,
A roadside field guide to
shrub herbaceous weeds



“Algo es correcto cuando pretende preservar la integridad, estabilidad y belleza de la comunidad biótica. Está incorrecto cuando pretende lo contrario”.

Aldo Leopold

El Centro de Transferencia de Tecnología en Transportación tiene disponible 10 copias de afiches con ilustraciones de vegetación invasora en zonas aledañas a las carreteras. Para obtener su copia gratuita puede llamar al 787-834-6385.

Actualización de Nuestro Directorio

Ayúdanos a actualizar el directorio del Centro de Transferencia de Tecnología en Transportación completando esta hoja de información y enviándola por facsímil al numero (787) 265-5695. Muchas gracias.

AÑADIR

REMOVED

CAMBIAR

NOMBRE _____ PUESTO _____

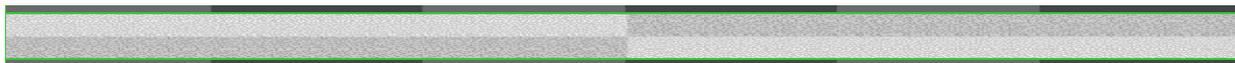
MUNICIPIO/AGENCIA _____

DIRECCIÓN _____

CIUDAD _____ ESTADO _____ ZONA POSTAL _____

TELÉFONO _____ FAX _____

CORREO ELECTRÓNICO _____



Update the Mailing List

Please help us update the Puerto Rico Transportation Technology Transfer Center Mailing List by completing this form and sending it via FAX at (787) 265-5695. Thank you!

ADD

DROP

CHANGE

NAME _____ TITLE _____

MUNICIPALITY/AGENCY _____

ADDRESS _____

CITY _____ STATE _____ ZIP CODE _____

TELEPHONE _____ FAX _____

E-MAIL _____



EVENTOS FUTUROS



Julio 23-27, 2005

*Conferencia Nacional Anual LTAP/
TTAP 2005*

*Grand River Center
Dubuque, Iowa*

Página en la Red: www.kutc.ku.edu

Septiembre 11-14, 2005

*Exposición y Congreso de Obras Públicas
Internacional APWA 2005*

*Centro de Convenciones de Minneapolis
Minneapolis, Minnesota*

Página en la Red: www.apwa.net

Octubre 16-21, 2005

Federación Mundial de Organizaciones de Ingeniería 2005

Hotel Caribe Hilton, San Juan, Puerto Rico

Página en la Red: www.wfeo2005.org

El Centro de Transferencia de Tecnología y Transportación tiene disponibles para préstamos las siguientes publicaciones de la Junta de Investigación en Transportación, TRB, por sus siglas en inglés:

Núm. TRR	Publicación
1883	Traffic Flow Theory and Highway Capacity and Quality of Service 2004
1884	Transit Bus, Rural Public Transportation, and Paratransit
1885	Transportation Management and Public Policy 2004
1886	Intelligent Transportation Systems and Vehicle-Highway Automation 2004
1887	Transit Planning and Development, Management and Performance, Marketing and Fare Policy, and Capacity and Quality of Service
1890	Highway Facility Design 2004 Including 2004 Thomas B. Deen Distinguished Lecture

El Centro de Transferencia de Tecnología en Transportación tiene disponible en calidad de préstamo el disco compacto que se distribuye en la Reunión Anual del TRB del 2005 que se llevó a cabo en Washington DC del 9-13 de enero de 2005.

Los miembros del Centro agradecerán sus sugerencias y comentarios. Favor de comunicarse con nosotros a la siguiente dirección:

PR LTAP
Centro de Transferencia de
Tecnología y Transportación
Departamento de Ingeniería Civil
y Agrimensura
PO Box 9041
Universidad de Puerto Rico
Mayagüez, Puerto Rico 00681

Teléfono (787) 834-6385

El Puente es publicado por el Centro de Transferencia de Tecnología, Colegio de Ingeniería, Universidad de Puerto Rico. Las opiniones, resultados y recomendaciones expresadas en este boletín son del Centro y no reflejan necesariamente los puntos de vista de la Administración Federal de Carreteras, DTOP de Puerto Rico o del Departamento de Obras Públicas de las Islas Vírgenes.

Fax (787) 265-5695

Correo Electrónico: gvilla@uprm.edu
www.prt2.com



Departamento de
Transportación y Obras
Públicas



US Department of
Transportation
Federal Highway
Administration



*Autoridad de Carreteras
Y Transportación*