

SEPTIEMBRE 2020

Sabías qué...

Las ciudades tienen mucha ciencia

Cuando pensamos en el tamaño y la forma óptima de la ciudad, la densidad máxima de ocupación, el ancho más eficiente de las calles y su relación con las alturas de los edificios; las redes mínimas necesarias para la conectividad económica y natural, las formas del paisaje; la distribución de la lluvia y su relación con las dimensiones de las redes de drenaje; la pendiente del terreno y su influencia en los riesgos de inundación y de movimientos en masa; todo esto encierra lo que se denomina: La "ciencia de las ciudades".

Y es que la ciudad es un sistema socio-ecológico dinámico y abierto que depende de otros múltiples sistemas y por eso debe ser analizado como un organismo integrado sujeto a los principios de la ecología y los postulados de la dinámica de sistemas; la ciudad es un sistema termodinámico cuyos flujos de materia y energía están regidos por leyes físicas; la ciudad es un sistema permanente de producción e intercambio económico que debe ser estudiado usando leyes económicas; la ciudad es un sistema socio-espacial que para ser comprendido y planificado desde enfoques modernos de Gobernanza, requiere de las ciencias sociales y geográficas; la ciudad contiene una gran red de parques, zonas verdes, corredores biológicos, ríos, barrios, vías, infraestructuras y servicios que siguen los entramados matemáticos de la teoría de redes y la topología.

Así pues, las ciudades con sus ciudadanos y los territorios donde existen, son sistemas complejos que deben ser investigados y planificados mediante técnicas transdisciplinarias que usen éticamente lo mejor del conocimiento, la información, la ciencia y la tecnología.

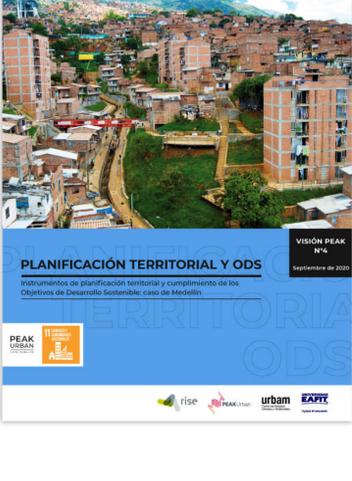
Para saber más sobre Ciencia de las Ciudades recomendamos leer estos tres autores:

- Alan Wilson (matemático),
- Michael Batty (urbanista y geógrafo) y
- Geoffrey West (físico)

Conoce lo que hacemos...

Visión PEAK

Serie de artículos que documentan las investigaciones que realizamos de manera sencilla y clara.



Planificación territorial y ODS

Visión PEAK N°4

Este artículo aborda cómo los ODS (Objetivos de Desarrollo Sostenible) pueden contactarse con los instrumentos de planificación territorial existentes y cómo la conexión entre estos elementos puede orientar a los planes de desarrollo y definir las políticas de las administraciones locales y nacionales.

[Leer más](#)

PEAK briefing

Reportes de las investigaciones académicas que produce nuestro equipo.



Aterrizando los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) a través de instrumentos de planificación existentes

PEAK briefing N°2

Este informe discute cómo los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) pueden alcanzarse en una ciudad al conectarlos con instrumentos de planificación territorial existentes. Cuando esta conexión se realiza de manera efectiva, el progreso hacia el alcance de los ODS puede trascender los planes de desarrollo y las prioridades políticas de las administraciones sin afectar su autonomía.

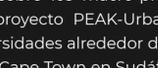
[Leer más](#)



the sPEAKers Podcast

PEAK Urban y los macroproyectos

Episodio 1



En este podcast hablaremos sobre los macro-proyectos para el estudio de las ciudades. Además, del nacimiento del proyecto PEAK-Urban, una red conformada por más de 40 investigadores afiliados a universidades alrededor del mundo como: Oxford en Inglaterra, Eafit en Colombia, la Universidad de Cape Town en Sudáfrica, La Universidad de Pekín en China y el Instituto Indio de Asentamientos Urbanos.

Como invitados en este episodio tenemos a Juan Carlos Duque, profesor del Departamento de Ciencias Matemáticas de la Universidad Eafit, Director y Fundador del grupo RISE y co-investigador y miembro del consejo directivo de PEAK, Francisco Obando, Coordinador de políticas y gerencia de los programas de Peak Urban y ciudades informales de la Escuela de Oxford Martin de la Universidad de Oxford y Elkin Velázquez: Director de UN Hábitat para las Américas y el Caribe.

Últimas novedades



Presentación en el Departamental de Planeación Nacional (DNP)

Septiembre 2 de 2020

Existe una clara debilidad del sistema de estratificación de los servicios públicos como herramienta para la focalización de los subsidios en este sector. Esto hace que el subsidio de estratificación sea regresivo fiscalmente.

En nuestro estudio evaluamos el desajuste multidimensional ajustado y los estratos en cada uno de los municipios de Colombia usando la información del Censo poblacional 2018.

Aterrizamos los ODS

Septiembre 28 de 2020

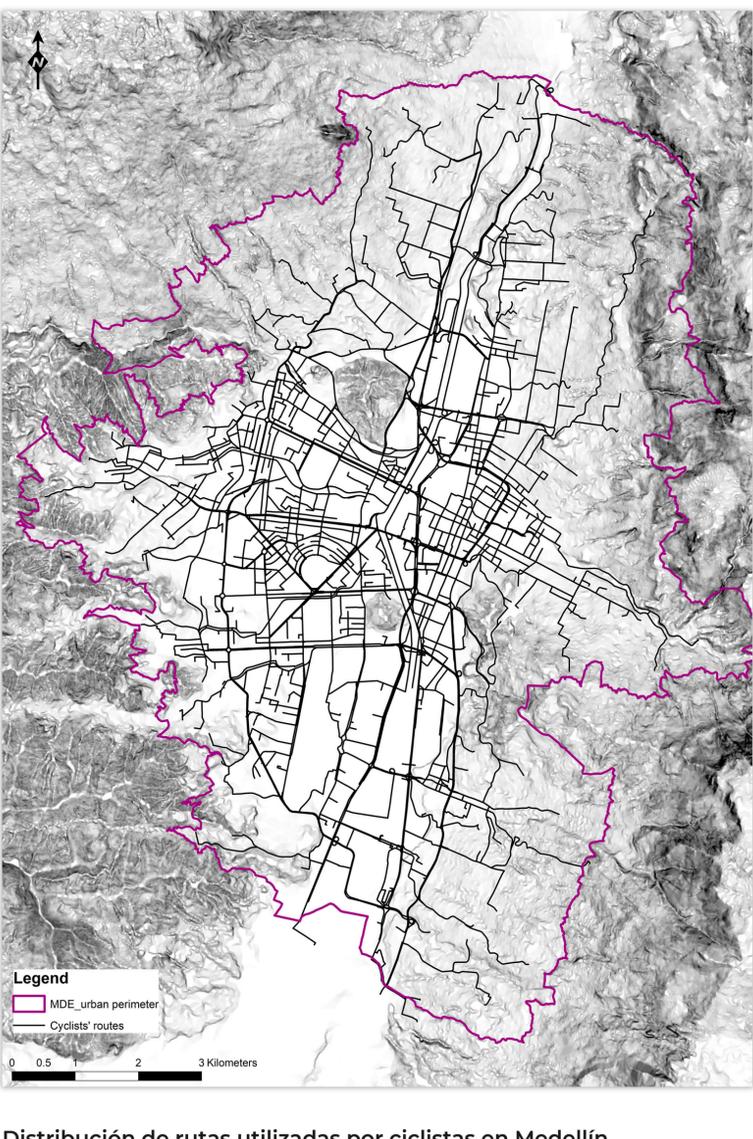
El pasado lunes 28 de septiembre, Santiago Mejía Dupand investigador de PEAK-Urban y docente de EAFIT estuvo hablando en Lunes de Ciudad sobre la localización de los (ODS), teniendo en cuenta la Nueva Agenda de las Naciones Unidas y su contextualización en el territorio colombiano. Una de las principales preguntas abordadas en la charla hizo referencia al diseño de nuevos instrumentos para la localización e implementación de los ODS o el uso de los ya existentes.

Lunes De Ciudad es una iniciativa promovida por la ciudadana y desarrollada desde el año 2013. Se realiza todos los lunes y desde entonces se ha replicado en muchas otras metrópolis, abordando varias temáticas con un énfasis especial en paz, convivencia y seguridad; sostenibilidad urbana; gobernanza, democracia y gobierno abierto. Actualmente la charla se realiza a las 7:00 p.m por el Facebook Live de Lunes de Ciudad.

Si quieres conocer más sobre esta charla da clic en el siguiente enlace:

<https://bit.ly/2Sj4CCQ>

Un mapa vale más que mil palabras



Distribución de rutas utilizadas por ciclistas en Medellín

Diversas ciudades, así como Medellín, están desarrollando acciones para incrementar el uso de la bicicleta y garantizar la seguridad a los ciclistas teniendo en cuenta sus beneficios urbanos y sociales (Pucher & Buehler, 2012). En Medellín, un ciclista urbano recorre un poco más de 4km en promedio en cada viaje, lo que logra hacer en 20min o menos. Un estudio reciente de Ospina et al. (2020) señala que, salvo algunas excepciones, la gran mayoría de rutas tomadas por los ciclistas están concentradas en zonas "planas" de la ciudad donde las pendientes son por debajo del 6% (ver mapa anexo), reconocidas como pendientes razonables cuando se trata de usar la bicicleta para los viajes cotidianos a nivel urbano (CROW, 2011). Igualmente, el estudio señala que algunos usuarios, particularmente algunas mujeres, se disponen a desviarse de la ruta más directa con el ánimo de utilizar ciclorrutas o vías más tranquilas. Sin embargo, también se encuentra que dicha disposición a desviarse por parte de los usuarios tiene un límite y que cuando tienen que desviarse mucho, deciden no hacer el viaje en bicicleta, o recorrer distancias muy cortas. Esto indica que es necesario planear y construir rutas directas y seguras cuando se trata de motivar a las personas para que utilicen la bicicleta como modo de transporte urbano.

Referencias

- CROW. (2011). Manual de Diseño para el Tráfico de Bicicletas. Retrieved from www.crow.nl
- Ospina, J. P., Botero-Fernández, V., Duque, J. C., Brussel, M., & Grigolon, A. (2020). Understanding cycling travel distance: The case of Medellín city (Colombia). Transportation Research Part D: Transport and Environment, 86(102423), 1-15. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2020.102423>
- Pucher, J., & Buehler, R. (2012). City Cycling (1st ed.; J. Pucher & R. Buehler, eds.). Cambridge, Massachusetts: MIT Press.



@risegroup.eafit



@risegroup.eafit



@Rise_group



RISE Group EAFIT