



**Universidad de Jaén**

Programa de Doctorado  
Interuniversitario en  
Patrimonio

**CIUDADANÍA SOSTENIBLE Y  
PARTICIPATIVA Y SU RELACIÓN CON  
LOS DERECHOS HUMANOS  
EMERGENTES: PERSPECTIVA DE  
CONSTRUCCIÓN DEL PATRIMONIO  
CULTURAL EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ  
(COLOMBIA)**

**Autor: Gina Paola Velásquez Castañeda**

Directores de la tesis:  
María del Carmen Sánchez Miranda  
Josué Vladimir Ramírez Tarazona

Departamento:  
Antropología, Geografía e Historia (Universidad de Jaén, España)  
Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas (Universidad Antonio Nariño, Colombia)

Fecha: 30/04/2024



PROGRAMA DE DOCTORADO INTERUNIVERSITARIO EN PATRIMONIO  
UNIVERSIDAD DE JAÉN, UNIVERSIDAD DE CÓRDOBA, UNIVERSIDAD DE  
EXTREMADURA Y UNIVERSIDAD DE HUELVA

TESIS DOCTORAL

**CIUDADANÍA SOSTENIBLE Y PARTICIPATIVA Y SU RELACIÓN  
CON LOS DERECHOS HUMANOS EMERGENTES: PERSPECTIVA  
DE CONSTRUCCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL EN LA  
CIUDAD DE BOGOTÁ (COLOMBIA)**

AUTORA

**GINA PAOLA VELÁSQUEZ CASTAÑEDA**

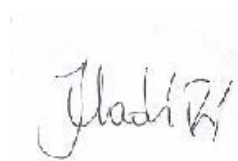
DIRECTORES

Dra. María del Carmen Sánchez Miranda

Dr. Josué Vladimir Ramírez Tarazona

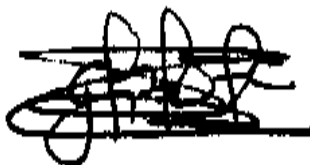
JAÉN, 2024

Dña. María del Carmen Sánchez Miranda, Profesora Asociada Laboral en el Área de Antropología Social del Departamento de Antropología, Geografía e Historia de la Universidad de Jaén, D. Josué Vladimir Ramírez Tarazona, Director Unidad para el Desarrollo de la Ciencia, Investigación e Innovación Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas de la Universidad de Antonio Nariño, así como Dña. Gina Paola Velásquez Castañeda, alumna del Programa de Doctorado Interuniversitario en “Patrimonio” por la Universidad de Jaén, firmamos la presente tesis en Jaén, a 30 de abril de 2024.



Fdo. María del Carmen Sánchez M.

Fdo. Josué Vladimir Ramírez Tarazona.



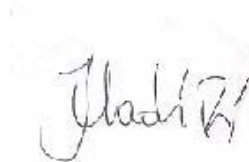
Fdo. Gina Paola Velásquez Castañeda

**CIUDADANÍA SOSTENIBLE Y PARTICIPATIVA Y SU RELACIÓN CON LOS  
DERECHOS HUMANOS EMERGENTES: PERSPECTIVA DE CONSTRUCCIÓN  
DEL PATRIMONIO CULTURAL EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ (COLOMBIA)**

Dña. María del Carmen Sánchez Miranda, Profesora Asociada Laboral en el Área de Antropología Social del Departamento de Antropología, Geografía e Historia de la Universidad de Jaén, D. Josué Vladimir Ramírez Tarazona, Director Unidad para el Desarrollo de la Ciencia, Investigación e Innovación Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas de la Universidad de Antonio Nariño:

**CERTIFICAN**

Que Dña. Gina Paola Velásquez Castañeda, ha realizado la tesis doctoral titulada “CIUDADANÍA SOSTENIBLE Y PARTICIPATIVA Y SU RELACIÓN CON LOS DERECHOS HUMANOS EMERGENTES: PERSPECTIVA DE CONSTRUCCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ (COLOMBIA)”, bajo nuestra dirección en el Programa de Doctorado Interuniversitario en Patrimonio de la UJA-UCO-UEX-UHU y, considerándola concluida, autorizamos su presentación, con la que opta al título de Doctora en Patrimonio con mención internacional. Y para que así conste a los efectos oportunos, firmamos la presente en Jaén, a 30 de abril de 2024.



Fdo. María del Carmen Sánchez M.

Fdo. Josué Vladimir Ramírez Tarazona.

A la consciencia.

A la capacidad de asombro y sorpresa,  
mismas que me permiten ser;  
a la vida, a mi vida y a mis sueños.

Al entorno, al espacio, a la creación y a los creadores.

A mis ancestros, mi familia, mi papá (†), mi mamá, mi hermana y cuñado  
y especialmente a mis sobrinos.

Al amor y la amistad.

## ***Agradecimientos***

Este es sin duda el mejor inicio para la lectura de esta tesis doctoral, es la oportunidad que me brinda la estructura académica del documento para reconocer cuán lejos hemos podido llegar con el trasegar de este camino. Y sí, sí es grato saberme que llego acompañada de experiencias, de aprendizajes y de mayor conocimiento tanto académico como de la vida misma; experiencias que me han posibilitado como yo llamo a los seres que me han visto y también me ha permitido verles: ángeles milagrosos. Quiero nombrarlos por cómo en el tiempo han aparecido en mi camino; cada uno valioso porque lo hicimos posible.

Sin duda a mis padres por darme la vida, regalo tan maravilloso que me permite habitar este planeta tierra y que con su ejemplo sembraron en mí el amor apasionado por la lectura, por el cuestionamiento y la sensibilidad ante la vida y sus procesos de construcción social. A mi hermana y su familia por darme la belleza de mis sobrinos y la posibilidad real de ser ejemplo de vida para ellos.

A mis maestras de pregrado que hasta hoy me acompañan y en especial a la Dra. Lola Rosalía Saavedra Guzmán; su atención y sensibilidad para conmigo se han convertido en esa consciencia materializadora del paso a paso en el camino de crecimiento profesional. La Dra. Lola me hace sentir vista, merecedora y suficiente para mostrarme al mundo como la profesional que me gusta ser y que sueño en seguir siendo. Su confianza y exigencia me fortalecen en el camino. Gracias

también a quien me permitió conocer la Universidad de Jaén, Dra. Anna María Rucabado Sala.

A mis maestros del ahora, Dra. María del Carmen Sánchez Miranda, mujer y profesional de extrema calidad humana, con su ejemplo ha sido inspiración constante de que es posible la combinación de excelencia académica con inconmensurable amor y cuidado por el otro y el entorno. Su calidad académica es inspiración constante, su capacidad para el acompañamiento permanente, amoroso y siempre optimista son el baluarte para que hoy yo esté aquí; gracias por tanto cuidado, tanto amor a la academia y tanta y fortalecida inspiración y ejemplo de mujer y profesional. Contigo la vida me ha mostrado un nuevo milagro.

Al Dr. Josué Vladimir Ramírez Tarazona, otro ejemplo y fuente de inspiración de excelencia académica y humana; su paciencia, su comprensión cercana y su aliento ante la adversidad también me motivaron a confiar en mí y en la vida, su atención y palabra oportuna siguen siendo muestra de esperanza y milagro.

Gracias a la Universidad de Jaén, a la escuela de Doctorado, cada uno es una puerta abierta de aprendizaje, de ejemplo de superación, y de solidaridad humana. Gracias a la Dra. María Isabel Moreno Montoro por su trabajo, por su inspiración a todo el equipo de profesionales y por su legado.

Gracias a las y los profesionales que me acogieron en mis estancias investigativas, a la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia –UPTC en su Maestría de

Patrimonio Cultural; al Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público – DADEP en el observatorio de espacio público de la Ciudad de Bogotá y a la Universidad Antonio Nariño - UAN, en la Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas. Cada experiencia fue un reto superado y aprendizaje que hace que me sienta hoy orgullosa de la academia y de mi posibilidad de aporte a la misma. Me sentí cuidada, respetada y valorada en mi ser y mi trabajo.

Gracias a mis jefes y a los trabajos que la vida con tanto amor me regala y además cuida; gracias por confiar y creer en mí y por todo el tiempo que me han otorgado para que esto fuera posible.

Gracias, gracias, gracias a la divinidad, por regalarme la vida con su historia y con este presente. Me siento estar llegando muy lejos y es gracias a la bondad, al amor y a la misericordia divina que me provee todo cuanto necesito y más. Gracias a la amistad, al verdadero amor que siempre me acompaña y que sigue enseñándome ese gran reto de amar en libertad.

## **Resumen**

La tesis examina cómo la bicicleta se integra en el espacio público, legitimando su uso como transporte, expresión cultural, mejora de la vida urbana y fomento de la conexión social. Contextualizada en Bogotá, donde los grupos ciclistas configuran un territorio atractivo, influenciando dinámicas sociales, políticas y económicas, a partir de una ciudadanía sostenible donde la movilidad y el transporte conforman parte del patrimonio cultural de la ciudad. Las diferentes publicaciones que componen el compendio abordan los desafíos de la movilidad urbana, la ética y la relación entre el ser humano y la sociedad. Bogotá transforma la cultura ciudadana y el espacio público a través del uso de la bicicleta, de forma participada y sostenible; en suma, la presente tesis doctoral recopila datos sobre la gestión urbana de las ciudades en el ejercicio de los derechos humanos emergentes, incluyendo una línea de trabajo sobre género y seguridad en el espacio público.

Palabras clave: Espacio público, derecho de ciudad, movilidad, sostenibilidad, patrimonio cultural.

## **Abstract**

The thesis examines how the bicycle is integrated into public space, legitimizing its use as transportation, cultural expression, improvement of urban life and promotion of social connection. Contextualized in Bogota, where cycling groups shape an attractive territory, influencing social, political and economic dynamics, based on a sustainable citizenship where mobility and transportation are part of the cultural heritage of the city. The different publications that make up the compendium address the challenges of urban mobility, ethics and the relationship between human beings and society. Bogotá transforms citizen culture and public space through the use of bicycles, in a participatory and sustainable manner; in short, this doctoral thesis compiles data on the urban management of cities in the exercise of emerging human rights, including a line of work on gender and safety in public space.

Key words: Public space, right to the city, mobility, sustainability, cultural heritage.

# Índice

1.	Presentación .....	12
2.	Introducción .....	16
3.	Objetivos y Metodología .....	20
4.	Compendio de contribuciones científicas .....	26
4.1.	Artículo: Los colectivos de bicicleta en la ciudad de Bogotá: Una expresión social de lugares en los “no lugares”. La bicicleta como tecnología para la construcción de nuevos contratos sociales .....	26
4.2.	Capítulo de libro: Aprendizaje sobre normatividad e inclusión en sostenibilidad: el caso de las políticas públicas y el uso de la bicicleta en Bogotá (Colombia) .....	28
4.3.	Capítulo de libro: Transmisión de saberes (acciones sociales y políticas) de los colectivos sociales de bicicleta en la ciudad de Bogotá que configuran su memoria como patrimonio vivo y comunitario .....	30
4.4.	Artículo: Espacio público y derecho a la ciudad para las mujeres: Construcción de un sistema de información para la toma de decisiones en la ciudad de Bogotá .....	32
5.	Resultados y discusión .....	35
6.	Conclusiones finales .....	46
7.	Bibliografía general .....	55

# ◆ PRESENTACIÓN ◆

# 1. Presentación

La presente tesis doctoral desarrolla el interés personal y profesional que me acompaña desde el año 2012 por los encuentros sociales desde la accesibilidad universal en la ciudad, la movilidad sostenible y en bicicleta que motiva la construcción de ciudades sobre la necesidad de compartir el espacio urbano, reconociendo la diversidad de quienes la habitan y sus propuestas sobre el territorio; que quiera o no promueven conflictos de intereses originados por las diversas interpretaciones y significados de los sujetos que lo habitan y que al habitarlo se convierte en espacio público. La construcción de una ciudad que no sólo se forma en términos de movilidad sino también en la accesibilidad y las relaciones que ésta provoca develando los significados y sentidos del pasado, del presente y de lo que se quiere para el futuro.

El Programa de Doctorado Interuniversitario en Patrimonio de la UJA-UCO-UEX-UHU ha motivado el cuestionarme, profundizar y valorar en la Ciudad de Bogotá (Colombia) sobre cómo las relaciones sociales desde la participación activa e incluyente y sus prácticas sobre movilidad sostenible con el uso de la bicicleta, posibilitan la configuración de valores, funciones y significados del derecho a la ciudad y cómo éste en relación con los derechos humanos emergentes aportan a la construcción del patrimonio cultural ciudadano.

Acogiéndome al Reglamento de los Estudios de Doctorado de la Universidad de Jaén artículo 25, numeral 2: “...podrá presentarse como un conjunto de trabajos publicados

*por el doctorando o doctoranda relacionados con el plan de investigación...".* Presento mi tesis doctoral a través de cuatro contribuciones académicas, en las cuales distinguimos: dos artículos publicados en revistas indexadas y dos capítulos de libro, cuyos resultados apuntan a encontrar respuestas en los espacios públicos de la ciudad con relación a:

- ¿La ciudad satisface las necesidades del ser humano con los recursos de la misma ciudad permitiendo un escenario de reconocimiento a la diversidad y ejercicio de sus ciudadanos para transformar la ciudad en lo que sus habitantes van queriendo?
- ¿La ciudad propicia y también permite los movimientos sociales – colectivos ciudadanos, como eje fundamental para la construcción del derecho a la ciudad y desde esta perspectiva aporta y/ o se concibe como parte fundamental de Patrimonio Cultural?
- ¿Posibilita la ciudad el encuentro social en lo público, genera el diálogo de las necesidades y anhelos de los ciudadanos dentro de la ciudad y materializa estos anhelos en acciones políticas públicas concretas?
- ¿El derecho a la ciudad como derecho humano emergente, integra los derechos humanos y supera las contradicciones entre los derechos colectivos y los individuales dando respuesta con profundas transformaciones y traduciendo las nuevas necesidades en nuevos derechos?

- ¿Los colectivos sociales, permiten evidenciar no sólo la lucha por una ciudad amigable con el medio ambiente sino que demuestra que esta lucha lleva consigo la construcción y capacidad de transformar los espacios de quienes habitan la ciudad en las respuestas a las necesidades reales y reivindicación constante de la dignidad del ser humano en cuanto ciudadano y en cuanto promotor de un desarrollo sostenible; ya que viven la ciudad como un elemento para la garantía y presencia efectiva de los derechos humanos en los contextos urbanos?

Para dar respuesta, realizo mi estudio sobre los movimientos sociales que promueven la movilidad sostenible, su incidencia en el espacio público y sobre este último hago un estudio adicional desde el enfoque diferencial desde la experiencia de las mujeres en el espacio público; configurando así la ciudadanía sostenible y participativa. Me acompaño de las metodologías de estudio de caso, observación participante, entrevistas, encuestas, análisis documental teórico y normativo que lo relaciono conceptualmente con los derechos humanos emergentes y el derecho a la ciudad y cómo estas participaciones adquieren significado en la construcción del patrimonio cultural de la ciudad de Bogotá (Colombia).

# ◆ INTRODUCCIÓN ◆

## 2. Introducción

La ciudad de derechos conlleva a pensarse en el derecho a la ciudad como concepto, el cual por su espíritu de creación hoy en día sigue en construcción y constante pronunciamiento desde los sujetos sociales que interactúan sobre el espacio público desde la configuración de lo político que permite el diálogo argumentativo y la dialéctica propositiva; es así como se reconoce la complejidad del derecho a la ciudad en tanto implica el sumario de la ocupación y solidaridad en el espacio público. Desde un estado social de derecho se exige una intervención comprometida en el reconocimiento jurídico como derechos universales, integrales de la vida cotidiana de los sujetos que, respetando su individualidad promuevan la interdependencia en las relaciones identificando de manera puntual los deudores de estos derechos y la exigibilidad de los mismos.

No obstante, en la presente tesis doctoral se valora el derecho a la ciudad como una causa del ser que habita la ciudad y sobre la misma su apuesta ético-política, la cual se teje con el desarrollo humano como paradigma aplicado al habita en la urbe; de ahí que sea posible verlo como un principio de desarrollo sostenible y de ciudades a escala humana. Pudiéndose encontrar en ese sentido las condiciones fundamentales de todo derecho humano: universalidad del derecho en tanto se garantiza, se respeta y se promueve y la condición de ejercicio autónomo del ciudadano en tanto es libre en sí y de manera colectiva habitar la ciudad desde su concepción como derecho humano. Ambas remite en sentido amplio al buen vivir y bien estar en la ciudad; el derecho a la ciudad nace en la cotidianidad de las personas y en su configuración de cómo habitan los

espacios públicos, posibilitando la creación y apuesta de sus capacidades individuales y colectivas convirtiendo la ciudad en lo que ellos son y en lo que ellos quieren ser.

La lucha social contemporánea, que nos habla de la ciudadanía globalizada que reclama nuevos derechos y mejores formas de vindicar los ya existentes, están pugnando por devolver al concepto y a la práctica de la ciudadanía su capacidad y ejercicio de libertad, igualdad y solidaridad incluidos en el pacto por organizar de otra manera la forma de hacer las políticas; por recuperar la capacidad de la sociedad para construir su presente y su futuro, ejercitar la democracia efectiva y recrear consensos fundamentados en el reconocimiento, respeto, garantías económico-jurídico-sociales y respuestas universales y diversas a los derechos humanos; y, potencializar la convivencia y dialéctica en las que lo humano aparezca primero y que no sea comparable a ninguna mercancía y tampoco objeto de alienación, cosificación o explotación.

Son los ciudadanos que hoy día mediante la acción colectiva están cambiando las situaciones de marginalidad de la ciudad en posibilidades de crear nuevos mundos desde la urdimbre de las interacciones cotidianas. Están siendo los sujetos históricos, pues en coherencia a sus propósitos y anhelos del mundo van creando cotidianidad que cautiva e invita a que otros sujetos desde la similitud y también desde la diferencia se unan. Incorporar espacios en la ciudad como lugares de encuentro trae consigo una fuente infinita de experiencias que suelen ser postergados e incluso ignorados por la velocidad imperante en la que se mueve la sociedad. Luchar por el derecho a la ciudad es reconocer el derecho a modificar las situaciones de lo dado a partir de los anhelos más profundos, traducidos en capital social y patrimonio cultural.

## ◆ OBJETIVOS Y METODOLOGÍA ◆

### 3. Objetivos y Metodología

Para la presente tesis doctoral, por compendio de contribuciones académicas se formulan los siguientes tres interrogantes relacionados cada uno de ellos con la perspectiva de patrimonio cultural en la Ciudad de Bogotá, D.C.:

1. ¿Es el derecho a la ciudad un derecho natural que se tiene por el sólo hecho de habitar en la polis, a cumplir las necesidades y anhelos del ser humano con los recursos de la misma ciudad y que sea la misma ciudad la que le permita el escenario de reconocimiento y ejercicio de ciudadano para transformar la ciudad en lo que sus habitantes quieren? ¿Tienen importancia los colectivos ciudadanos, en la construcción y deconstrucción del derecho a la ciudad desde la perspectiva de Patrimonio Cultural; en la medida que permiten la posibilidad del encuentro social en lo público, que generan el diálogo de las necesidades y anhelos de los ciudadanos dentro de la ciudad y que promueven acciones que reclamen, evidencien y demanden acciones políticas públicas concretas?
2. El Derecho a la ciudad como derecho humano emergente, nace de una visión integradora de los derechos humanos con el propósito de superar las contradicciones entre los derechos colectivos y los individuales; reconoce cómo las reivindicaciones legítimas de la sociedad civil dirigidas a la formulación de nuevos o renovados derechos humanos dan respuesta a las profundas transformaciones que ha sufrido la sociedad con la globalización, apareciendo como resultado nuevas y apremiantes

necesidades humanas. ¿Los derechos humanos emergentes pretenden traducir estas nuevas necesidades en nuevos derechos y se evidencia construcción de patrimonio cultural desde la participación misma?

3. Los colectivos sociales y/o la diversidad de los grupos poblacionales, permiten evidenciar no sólo la lucha por una ciudad amigable con el medio ambiente sino que demuestra que esta lucha lleva consigo la construcción y capacidad de transformar los espacios de quienes habitan la ciudad en las respuestas a las necesidades reales y reivindicación constante de la dignidad del ser humano en cuanto ciudadano y en cuanto promotor de un desarrollo sostenible; ya que viven la ciudad como un lugar para el cumplimiento y presencia efectiva de los derechos humanos en los contextos urbanos. ¿Son claros sus propósitos y prácticas, sin embargo, interpretar las mismas en clave de derechos humanos y derecho a la ciudad es algo que está por construir para los mismos colectivos y/o la diversidad de los grupos poblacionales que la habitan?

Cada publicación tuvo como base la siguiente metodología:

- Publicación No. 1.

Velásquez-Castañeda, G. P. y Agudelo-Moscoso, J. A. (2022). Los colectivos de bicicleta en la ciudad de Bogotá: Una expresión social de lugares en los “no lugares”. La bicicleta como tecnología para la construcción de nuevos contratos sociales. *Journal of Tourism and Heritage Research*, 5(2), 289-305.

Estudio de Caso de la Bicicleta y los Colectivos de Bicicleta en Bogotá, D.C. con los fundamentos del enfoque cualitativo, haciendo énfasis en la experiencia particular a partir de los postulados que privilegian las construcciones de sentido desde la interacción cotidiana, la subjetividad y la intersubjetividad. Se realizó el análisis en sitio, recolectando información a través de la participación en los ciclo paseos nocturnos durante todos los jueves del año 2013 – 2014 y participaciones esporádicas en el año 2015 y 2022; centrado básicamente en el análisis documental y teórico. Este estudio en particular pretende construir un saber del derecho a la ciudad en torno a la misma experiencia, al tiempo que permite reconocer en la singularidad una perspectiva privilegiada para el conocimiento social. Se realizó a partir de observación participante, lectura y análisis de documentos.

- Publicación No. 2.

Velásquez-Castañeda, G. P. y Sánchez-Miranda, M. C. (2023). Aprendizaje sobre normatividad e inclusión en sostenibilidad: el caso de las políticas públicas y el uso de la bicicleta en Bogotá (Colombia). En C. M. López-Espadafor (Dir.), *Elementos de innovación docente en Ciencias Sociales, Jurídicas y otras disciplinas con contenido normativo* (pp. 507-530). Editorial Dykinson.

Un estudio cronológico de las leyes, decretos, documentos, resoluciones y acuerdos que, desde hace más de cuatro décadas, se llevan diseñando e implementando en Bogotá. Se consultó y rastreó la documentación en las páginas oficiales de función pública y gestores normativos del estado colombiano y la Ciudad de Bogotá, teniendo en cuenta

tanto las reglamentaciones como su vigencia y respectivas actualizaciones. Se aborda la secuenciación temporal y el análisis detallado de las políticas vigentes en materia de transporte como marco general y en torno al uso de la bicicleta específicamente, enmarcándonos en la ciudad de Bogotá, dando cuenta de la evolución que se ha venido presentando respecto a la normatividad que busca que la bicicleta se aborde no solo desde un punto de vista recreativo sino también de movilidad urbana y de sostenibilidad socioambiental.

- Publicación No. 3.

Velásquez-Castañeda, G. P. y Sánchez-Miranda, M. C. (2023). Transmisión de saberes (acciones sociales y políticas) de los colectivos sociales de bicicleta en la ciudad de Bogotá que configuran su memoria como patrimonio vivo y comunitario. En S. Buitrón-Chávez, L. Sánchez-Ayala y M. Silva-Esquén (Coords.), *Runa Mashka 2022. Memorias del 2º Congreso Internacional de Patrimonio Vivo y Comunitario y Encuentro de Turismo Festivo* (pp. 31-42). Kuskunku. Asesoría, consultoría y producción.

La experiencia del colectivo de bicicleta Teusacatubici como patrimonio vivo y comunitario en la construcción de la ciudad. El conversar con 2 de sus líderes en momentos diferentes del colectivo, es muestra y posibilidad de poner en letras la memoria que se construye y los saberes transversales que caracterizan cada rodada los jueves en las noches desde el “Monumento Admirante Padilla” ubicado en la Localidad de Teusaquillo hacia los demás lugares y territorios en la ciudad de Bogotá y habiendo

hecho dos entrevistas, la primera a uno de sus líderes de la época en que inició hace ya 10 años y otra entrevista a su líder actual se extraen los apartes de la entrevista en que ambos líderes “coinciden” en lo que es Teusacatubici con relación a los saberes que se tejen, se transmiten y se anhelan.

- Publicación No. 4.

Velásquez-Castañeda, G. P. y Olave-Cruz, D. A. (2024). Espacio público y derecho a la ciudad para las mujeres: Construcción de un sistema de información para la toma de decisiones en la ciudad de Bogotá. *Revista Derechos Humanos y Educación*, 1(9), 101-125.

Ejecución de la segunda fase de la investigación con enfoque de género propuesta por el Observatorio del Espacio Público de la Ciudad de Bogotá, en la que se logró el diseño de una batería de indicadores cuantitativos y cualitativos que permitan generar información para las entidades distritales sobre cómo viven las mujeres el espacio público y sobre la misma puedan tomar decisiones que orienten una mejor y segura experiencia de las mujeres en la ciudad.

A través de la revisión teórica sobre la mujer en el espacio público incluyendo los principios de ciudades seguras para mujeres y con el enfoque interseccional y su relación directa con la normatividad vigente distrital sobre espacio público como los fueron el Plan de desarrollo distrital 2020-2024, Plan de ordenamiento territorial, la Política Pública de espacio público, y la Política de mujer y género; el desarrollo de

diálogos ciudadanos con mujeres, la consulta y validación con expertas temáticas y el desarrollo de 660 encuestas a mujeres entre 18 y 59 años, personas mayores, cuidadoras y en condición de discapacidad; se construyen 34 indicadores para medir dimensiones de permanencia, movilidad peatonal y activa, seguridad y ausencia de violencia desde 3 ejes transversales como son: infraestructura, social y cultural y de gestión pública.

**◆ COMPENDIO DE  
CONTRIBUCIONES CIENTÍFICAS ◆**

## 4. Compendio de contribuciones científicas

### 4.1. Artículo: **Los colectivos de bicicleta en la ciudad de Bogotá: Una expresión social de lugares en los “no lugares”. La bicicleta como tecnología para la construcción de nuevos contratos sociales.**

1. Referencia: Autores: Gina Paola Velásquez Castañeda ORCID <https://orcid.org/0009-0009-8997-2802> y Juan Camilo Agudelo Moscoso. Título: Los colectivos de bicicleta en la ciudad de Bogotá: Una expresión social de lugares en los “no lugares”. La bicicleta como tecnología para la construcción de nuevos contratos sociales.
2. Breve resumen: Comprender mediante un estudio de caso, cómo la ciudadanía posiciona a la bicicleta en el espacio público, legitimando su uso como medio de transporte y como expresión colectiva que promueve cultura de espacios posibles compartidos para los diferentes sectores de la sociedad. La apuesta por compartir el espacio entre autos y bicicletas otorga mejoras al escenario urbano, trascendiendo la conectividad y comunión social. Los colectivos sociales de bicicleta en la Ciudad de Bogotá, D.C. configuran el territorio en un escenario atractivo de conocer a partir de las dinámicas sociales, políticas y económicas que se co-crean en el encuentro en bicicleta y la manera de recorrer la ciudad. Las relaciones entre la movilidad y el transporte están condicionadas, entre otros aspectos, por la gestión de: la distancia, la velocidad, la infraestructura, el tráfico,

la contaminación, lo urbano y sus funciones. La movilidad y transporte son el resultado de las formas y las relaciones sociales, de cómo se ocupa el espacio, de los patrones de movimiento y el consumo de energía relacionados a cada momento y lugar. En ese contexto, el presente artículo se refiere justamente a los retos de su idealización asociados a la movilidad, reconfigurándolo espacial y el espaciar, la oportunidad de construir y/o co-crear territorios, las conexiones, lo político y público del espacio, la gestión de las redes de movilidad urbana, la necesidad de transformaciones éticas que evidencien el conflicto existente entre la movilidad -transporte -velocidad, y con los actores principales, y más vulnerables: el ser humano y su relación con la sociedad.

3. Fecha de publicación: 18/04/2022.
4. Estado: publicado.
5. Tipo de publicación: artículo de revista.
6. Categoría: Revista Journal of Tourism and Heritage Research.
7. Ubicación: <https://www.jthr.es/index.php/journal/article/view/372/644>
8. Otros datos de interés: Indizada en: DIALNET (Universidad de la Rioja), DOAJ. Evaluada en: LATINDEX. Catálogo v2.0 (2018 - ) (Universidad Nacional Autónoma de México) Directory of Open Access Journals.

4.2. Capítulo de libro: **Aprendizaje sobre normatividad e inclusión en sostenibilidad: el caso de las políticas públicas y el uso de la bicicleta en Bogotá (Colombia).**

1. Referencia: Autores: Gina Paola Velásquez Castañeda ORCID <https://orcid.org/0009-0009-8997-2802> y María del Carmen Sánchez-Miranda ORCID <https://orcid.org/0000-0002-0330-4160>. Título: Aprendizaje sobre normatividad e inclusión en sostenibilidad: el caso de las políticas públicas y el uso de la bicicleta en Bogotá (Colombia).

2. Breve resumen: A lo largo de las próximas páginas nos proponemos sistematizar un estudio de caso sobre normatividad para la incorporación de ejemplos de experiencias sostenibles en los contenidos de nuestras asignaturas: bajo la necesidad de inclusión de la implementación de estrategias de aprendizaje e introducción de temas que versen sobre acciones sostenibles e innovadoras, exponemos un trabajo sobre el análisis de políticas públicas basadas en el binomio de la normatividad y la sostenibilidad en la ciudad de Bogotá, contexto ejemplificador de creación de acciones que afectan a la sostenibilidad de la ciudad a través del uso de la bicicleta en espacios urbanos.

En Colombia en general y en la ciudad de Bogotá en particular se han hecho significativas inversiones para incorporar a su oferta de transporte los modos sostenibles, configurándose como un espacio pionero, ya que desde principios de la década de los setenta se vienen llevando acciones a partir de la creación de lo

denominado como “ciclovía”, que veremos normativamente más adelante y que se establece como el germen y el origen del que parten y se enmarcan las políticas públicas urbanas sostenibles en materia de movilidad.

Así pues, con la presente antesala, tomamos este caso del contexto iberoamericano como espacio de reflexión normativo a través del análisis cronológico y evolutivo de la normativa aplicable, como punto de partida de nuestra experiencia en innovación docente con el fin de componer nueva estructura de contenidos normativos y sostenibles en el ámbito de las ciencias sociales.

3. Fecha de publicación: 2023.
4. Estado: publicado.
5. Tipo de publicación: Capítulo de libro.
6. Categoría: Editorial Dykinson.
7. Ubicación: <https://www.dykinson.com/libros/elementos-de-innovacion-docente-en-ciencias-sociales-juridicas-y-otras-disciplinas-con-contenido-normativo/9788411702201/>
8. Otros datos de interés: Posición 3 del índice Scholarly Publishers Indicators (SPI, Prestigio de las editoriales según expertos españoles. Clasificación general 2022).

4.3. Capítulo de libro: **Transmisión de saberes (acciones sociales y políticas) de los colectivos sociales de bicicleta en la ciudad de Bogotá que configuran su memoria como patrimonio vivo y comunitario.**

1. Referencia: Autores: Gina Paola Velásquez Castañeda ORCID <https://orcid.org/0009-0009-8997-2802> y María del Carmen Sánchez-Miranda ORCID <https://orcid.org/0000-0002-0330-4160>. Título: Transmisión de saberes (acciones sociales y políticas) de los colectivos sociales de bicicleta en la ciudad de Bogotá que configuran su memoria como patrimonio vivo y comunitario.

2. Breve resumen: Es la bicicleta hoy día un elemento transformador de la cultura de las nuevas ciudadanías abarcando desde hábitos de vida saludables hasta ciudades descongestionadas y descontaminadas para quienes hacen de este vehículo su medio de transporte, pues es claro para quienes la usan que más allá de transportar al ciudadano en su ciudad, hace que éste viva la ciudad desde la sensación de libertad y alegría que produce subirse en una bicicleta.

Se convierte entonces la bicicleta en la alternativa para las ciudades amigables, sin contaminación, tolerantes e interactivas, que mejoren la calidad de vida de quienes la habitan. Del ejercicio ciudadano realizado por los grupos ciclistas se puede apreciar la asociación con la visión de transformar los preceptos de ciudad y espacio. Con la velocidad a la que circulan por las calles se da la posibilidad de territorializarlos, se cumple aún con lo que diferentes autores mencionan sobre el

ejercicio de la caminata y las acciones ciudadanas alrededor del espacio público, la velocidad de los automotores no permite ese proceso de materializar dichos imaginarios. Más allá de una propuesta romántica alrededor del ejercicio político del uso de la bicicleta como medio de transporte, lo fáctico es que la velocidad de la bicicleta permite la apropiación de los espacios desde otra perspectiva y a una escala diferente. El mapeo e inclusión en el imaginario del territorio resulta más eficiente al ritmo de la bicicleta. Y es desde la deconstrucción y construcción del imaginario de ciudad cómo se plantea el cuestionamiento de ¿qué ciudad se construye desde la práctica de los colectivos de bicicleta y qué saberes están siendo transversales y transmitidos en el ejercicio del colectivo social?

3. Fecha de publicación: 15/11/2023.
4. Estado: publicado.
5. Tipo de publicación: Capítulo de libro.
6. Categoría: Kuskunku. Asesoría, consultoría y producción.
7. Ubicación: <https://www.isbnecuador.com/catalogo.php?mode=detalle&nt=91217>

4.4. Artículo: **Espacio público y derecho a la ciudad para las mujeres: Construcción de un sistema de información para la toma de decisiones en la ciudad de Bogotá.**

1. Referencia: Autores: Gina Paola Velásquez Castañeda ORCID <https://orcid.org/0009-0009-8997-2802> y Diego Alejandro Olave Cruz. Título: Espacio público y derecho a la ciudad para las mujeres: Construcción de un sistema de información para la toma de decisiones en la ciudad de Bogotá.
2. Breve resumen: El Observatorio del Espacio Público de Bogotá inició en el año 2020 una línea de trabajo para desarrollar información del espacio público sobre la experiencia del espacio público con enfoque de género. La necesidad de generar información en la ciudad de Bogotá para la toma de decisiones planteada en este documento demarcó el reto para el año 2023, desarrollar una propuesta de sistema de información, siendo una batería de indicadores que contribuya a la eliminación gradual de la violencia contra ellas en el espacio público, mejorando la seguridad y la experiencia en la ciudad.
3. Fecha de publicación: 22/03/2024.
4. Estado: publicado.
5. Tipo de publicación: artículo de revista.
6. Categoría: Revista Derechos Humanos y Educación.

7. Ubicación:

<https://revistaderechoshumanosyeducacion.es/index.php/DHED/article/view/171>

8. Otros datos de interés: Indizada en: DIALNET (Universidad de la Rioja), DOAJ.

## ◆ RESULTADOS Y DISCUSIÓN ◆

## 5. Resultados y discusión

Las soluciones contra los efectos negativos de la globalización, la privatización, la escasez de los recursos naturales, el aumento de la pobreza mundial, la fragilidad ambiental y sus consecuencias para la supervivencia de la humanidad y del planeta están en el reconocimiento de la ciudadanía sostenible y participativa; el derecho a la ciudad puede y deber ser una de las propuestas para lograr la creación de ciudades diferentes en donde todos puedan vivir en dignidad, es la respuesta a las necesidades emergentes y es el encuentro ético-político que corresponde a un espacio físico e imaginario. Los colectivos de movilidad sostenible pueden interpretarse como un nuevo espacio político que designa un “lugar” donde se entrelazan los múltiples hilos de los ciudadanos de Bogotá, brindando un campo para sus ideas como para sus acciones, cohesionando el nuevo contrato social en cuanto a movilidad sostenible que, al basarse en el ejercicio positivo de los derechos de los seres humanos, puede aparecer ante nuestros ojos como un movimiento social que promueve un nuevo sentido a la ciudad; dando nuevamente, pero de una forma contemporánea, vida a la polis.

Se relacionan los resultados y discusión por cada contribución académica:

- Publicación No. 1.

Velásquez-Castañeda, G. P. y Agudelo-Moscoso, J. A. (2022). Los colectivos de bicicleta en la ciudad de Bogotá: Una expresión social de lugares en los “no lugares”. La bicicleta como tecnología para la construcción de nuevos contratos sociales. *Journal of Tourism and Heritage Research*, 5(2), 289-305.

Los colectivos de bicicleta posibilitan que los jóvenes y ciudadanos de Bogotá usuarios de la bicicleta puedan ser dueños de su ciudad en tanto rodar por la ciudad permite que se le reconozca como lugar de disfrute y encuentro de la vida individual y colectiva. Ir en bicicleta se está convirtiendo en un derecho político y cultural, impensable sin la creación de los colectivos ciudadanos que promueven el uso de las calles destinadas hasta hace poco para uso exclusivo del vehículo automotor, como objeto del espacio público-público y como camino para poner al servicio de los individuos concretos su creación colectiva de una ciudad sostenible y para todos y todas; instaurando la posibilidad del “buen vivir” para todos, y hacer de la ciudad “el escenario de encuentro” para la construcción de la vida colectiva, usando la bicicleta como medio de transporte sostenible. Los colectivos de bicicleta en sus rodadas semanales están haciendo que la Ciudad de Bogotá sea un lugar de la libertad y de las aventuras posibles, la multiplicación de los encuentros imprevistos y de los azares insospechados; sus participantes son ciudadanos distintos pero iguales, deferentes en sus rutinas, en sus ocupaciones, pero unidos por la bicicleta construyendo su ciudad, la ciudad de Bogotá.

Los colectivos de bicicleta pueden interpretarse como una de las respuestas al derecho de toda persona a crear ciudades que respondan a las necesidades humanas, la necesidad de poderse mover libre y ecológicamente, sostenible para el presente y para el futuro; la respuesta al derecho de construir la ciudad que queremos. No siendo conformes sólo con el derecho a lo que ya está en la ciudad, sino que es posible transformar la ciudad en algo radicalmente distinto y acorde a las necesidades y anhelos del presente y del futuro de cada ciudadano.

Un mundo sostenible es la posibilidad necesaria de crear la ciudad que tenga en cuenta los derechos humanos, y más precisamente los de solidaridad y encuentro. Teniendo claro que la ciudad debe analizarse y pensarse a través de los conceptos de ciudadanía y espacio público con una visión integral e interdependiente de los derechos humanos para lograr la meta de recuperar la ciudad para todos sus habitantes; por eso el derecho a la ciudad se basa en una relación compleja de constante construcción y deconstrucción, en el cual los colectivos de bicicleta son hoy un movimiento social que coadyuvan a logro de su cumplimiento.

- Publicación No. 2.

Velásquez-Castañeda, G. P. y Sánchez-Miranda, M. C. (2023). Aprendizaje sobre normatividad e inclusión en sostenibilidad: el caso de las políticas públicas y el uso de la bicicleta en Bogotá (Colombia). En C. M. López-Espadafor (Dir.), *Elementos de innovación docente en Ciencias Sociales, Jurídicas y otras disciplinas con contenido normativo* (pp. 507-530). Editorial Dykinson.

Dentro de la normatividad estudiada sobre movilidad sostenible, hay que resaltar que desde el año 2006, vienen en aumento las políticas públicas dirigidas hacia la sostenibilidad y el uso de la movilidad responsable y, por ende, los recursos destinados al uso de la bicicleta, resultando necesario mencionar que estas políticas públicas diseñadas no han sido sólo voluntad del burgomaestre de turno, sino que han sido motivadas principalmente desde la ciudadanía y su necesidad de participación social y comunitaria. En las últimas dos décadas en Bogotá se han ido constituyendo colectivos de ciudadanos que, interesados en construir una cultura urbana lejos de la contaminación y el caos, han consolidado una comunidad de biciusuarios que buscan hacer de Bogotá una ciudad amiga de la bicicleta, que favorezca la movilidad urbana sostenible, configurándose así como un marco idóneo para la ejemplificación del aprendizaje a través del estudio urbano sostenible en cuanto a espacio y transferencia desde un contexto iberoamericano.

Que la ciudad tenga instrumentos jurídicos con relación a la movilidad sostenible, reconoce que la promoción del uso de la bicicleta es en sí misma la vida colectiva que se ha construido y se está construyendo por quienes deciden moverse a velocidades diferentes al motor y a la movilidad humana. Incluir la bicicleta en la normatividad jurídica de movilidad como un producto cultural, colectivo y, en consecuencia, político es reconocer la manifestación de propósitos colectivos sobre espacios públicos para la solidaridad, pero también para la dialéctica y la confrontación, propiciando que sea la ciudad el escenario de los encuentros para que los ciudadanos se reconozcan parte de ella.

- Publicación No. 3.

Velásquez-Castañeda, G. P. y Sánchez-Miranda, M. C. (2023). Transmisión de saberes (acciones sociales y políticas) de los colectivos sociales de bicicleta en la ciudad de Bogotá que configuran su memoria como patrimonio vivo y comunitario. En S. Buitrón-Chávez, L. Sánchez-Ayala y M. Silva-Esquén (Coords.), *Runa Mashka 2022. Memorias del 2º Congreso Internacional de Patrimonio Vivo y Comunitario y Encuentro de Turismo Festivo* (pp. 31-42). Kuskunku. Asesoría, consultoría y producción.

Hacer uso de la bicicleta en la ciudad no sólo envuelve la interacción humana sino también la interacción espacial, constituye una forma nueva de relacionarse con el espacio urbano y con el ambiente que contrasta drásticamente con la experiencia del auto. Es otra forma de usar la ciudad, vivirla, olerla, un montón de cosas que uno siente al correr en bicicleta que se pierden en el auto. Para muchos biciusuarios la bicicleta es algo más que un medio de transporte, significa una cultura, denominada “Cultura bici” o “mi estilo es bici” y desde esta cultura se vive la ciudad de manera diferente, pues se van creando normas y valores compartidos, estilos y símbolos particulares, y un sentido de identidad y pertenencia (nosotros versus ellos). La bicicleta constituye la pieza clave de identidad que, a diferencia del carro, es más visible, más pública; valores o códigos tales como “compañerismo” “solidaridad”, y “protección mutua” forman parte de la cultura bici; contraponen los valores de compañerismo y solidaridad de la bicicleta al individualismo del auto: mientras en el carro se está totalmente encerrado, cada uno coge por su lado

y cada uno tiene que resolver donde estacionar; con la bicicleta se genera un compañerismo ciudadano.

Otra muestra quizás más evidente del uso de la bicicleta es como instrumento de protesta y medio contestatario son las rutas tomadas por los colectivos de bicicleta. Las rodadas nocturnas sobre la vía donde no existen ciclorutas, o no hay conectividad de la misma; la apropiación del espacio urbano por estos colectivos ha constituido en cierta forma una acción política, un acto de rebeldía.

Los colectivos sociales y aquellos que han centrado sus manifestaciones sociales a través de la movilidad sostenible están construyendo memoria, memoria inmaterial; a través de ella se recuerdan los significados y se generan procesos de valoración en la acción y configuración de la manifestación cultural. La acción del colectivo de bicicleta es un mecanismo de representación que permite valorar a través de la bicicleta el uso de la misma en la construcción de una movilidad sostenible, que mantiene viva la bicicleta en la ciudad y se transmite esta práctica en cada rodada. La práctica de rodar es válida en sí misma como manifestación ciudadana de lucha por una ciudad sostenible cotidiana que se ha transmitido a varias generaciones y que hoy puede considerarse un símbolo de por lo menos la ciudad de Bogotá. Las rodadas cada ocho días son el instrumento representativo de cómo asumir la bicicleta en la ciudad. Hablar de patrimonio vivo y comunitario nos remite a la definición oficial de la Unesco “El patrimonio cultural inmaterial es un nexo que enlaza los valores culturales tradicionales y los contemporáneos. Es la expresión viva de tradiciones orales, habilidades artesanales,

prácticas artísticas, sociales o rituales, saberes y competencias legados por las generaciones precedentes. En el contexto urbano, ese patrimonio vivo constituye una fuerza creadora que consolida y fortalece a las comunidades”. Podemos concluir con la experiencia de los colectivos de bicicleta: la experiencia de la bici como patrimonio vivo y comunitario en la construcción de la ciudad.

- Publicación No. 4.

Velásquez-Castañeda, G. P. y Olave-Cruz, D. A. (2024). Espacio público y derecho a la ciudad para las mujeres: Construcción de un sistema de información para la toma de decisiones en la ciudad de Bogotá. *Revista Derechos Humanos y Educación*, 1(9), 101-125.

La necesidad de generar información en la ciudad de Bogotá para la toma de decisiones con relación a la experiencia de la mujer en el espacio público contribuye a la eliminación gradual de la violencia contra ellas, mejorando la seguridad y la experiencia en la ciudad. Es por ello que, pensarse un espacio público para las mujeres, sugiere tener en cuenta tres dimensiones:

1. Permanencia – ESTAR: Esta dimensión agrupa los elementos de indicadores de uso, goce y disfrute de espacio de estancia como: parques y plazoletas de la ciudad.
2. Movilidad, circulación y conexión peatonal (movilidad activa) – CONECTAR: Esta dimensión incluye los elementos sobre el uso del espacio público destinado a moverse por la ciudad con indicadores como el confort peatonal, las barreras

urbanas, el uso de medios de transporte elegidos y la razón de la elección, así como la percepción frente al mismo.

3. Seguridad y ausencia de violencia – LIBERTAD: Este bloque incluye indicadores de percepción de confianza y seguridad de las mujeres en el espacio público; las denuncias y datos de violencia de género en espacio público; las campañas o programas para prevenir el acoso callejero en el espacio o transporte público; los mecanismos de atención, entre otros.

Dimensiones que a su vez tienen tres ejes transversales como lo son infraestructura, social y cultural y de gestión pública. Igualmente, es importante resaltar que en el diseño de la batería de indicadores se realizó un abordaje interseccional, partiendo de la premisa de que no todas las mujeres viven el espacio público de la misma forma o se afecta por las mismas condiciones, logrando así generar indicadores de tipo interseccional para poblaciones como mujeres adultas mayores, con discapacidad y cuidadoras, siendo esto un avance relevante en la construcción de datos e información del espacio público de tipo poblacional.

Este sistema tiene una constitución de indicadores objetivos y de percepción, estos últimos teniendo una muestra de 660 mujeres encuestadas, así como en los casos que es coherente relacionar los indicadores con los principios de ciudades seguras de ONU-Mujeres. De esta forma la Batería de Indicadores de Espacio Público para las Mujeres en esta primera versión, plantea la importancia de realizar análisis con datos mixtos que permitan tener una mirada integral de la vivencia de la ciudad para las mujeres.

Dando así herramientas a la administración distrital en la generación de gestiones que evidencien el derecho a la ciudad como un proceso de cambio cultural, que tiene entre sus factores de origen la necesidad de tener información de percepción de la ciudad desde las mujeres para comprender adecuadamente los retos y orientar con información las acciones que esto implica “El derecho a la ciudad para las mujeres, a través de una transformación cultural que revierta las situaciones de inequidad social de género en todos los ámbitos de la vida, promoviendo una ciudad justa, equitativa, solidaria y participativa, necesaria para garantizar una vida plena, segura y digna para las mujeres en sus diversidades.” (Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá, 2021. p. 30).

## ◆ CONCLUSIONES FINALES ◆

## 6. Conclusiones finales

La construcción de las ciudades, de los sistemas, de las sociedades, es en su mayoría determinada por los medios de producción y el objetivo de producir y atender las necesidades, y han quedado también condicionadas, por la organización alrededor del tiempo y su aparente linealidad. Asumiendo la idea de que el tiempo transcurre en fragmentos iguales, para conservar una idea “mecánica” de accionar. En medio de esta obnubilación se organizan los espacios, las ciudades, los territorios, y así mismo condicionan la manera en la que se mueven sus habitantes. Los conceptos de cerca y lejos dependen del tiempo disponible y los recursos que se tengan para sortear esas distancias. Es allí en donde aparece el concepto de velocidad fusionada con el precepto de necesidad. El concepto de movilidad puede reescribirse en función de las necesidades presentes en el territorio y sus habitantes, todas y cada una de las medidas empleadas para reducir los impactos de las dinámicas de movilidad deben estar ligadas a lo planeado para el desarrollo y los objetivos de los planes de ordenamiento del territorio.

Las políticas urbanas de gestión de la velocidad y la demanda requieren que se contemplen los costos reales de la circulación de los vehículos automotores; hasta tanto no se cuantifiquen todas estas externalidades, y se asignen los costos por los mismos, la velocidad, el uso desmesurado del espacio, la violencia vial y las afectaciones ambientales, seguirán siendo asumidos por grupos poblacionales no responsables, aumentando así, los márgenes de inequidad y desigualdad. La lucha que se planteaba

sobre los medios de producción se traslada hoy al espacio público, por incrementar la efectividad social y calidad del mismo. No es suficiente que una ciudad cuente con un indicador de espacio público efectivo positivo, se requiere que a nivel de barrio, comuna y localidad se realicen este tipo de análisis. Es evidente que son los sectores más deprimidos quienes carecen de espacios públicos y espacios públicos de calidad.

Del ejercicio ciudadano realizado por los colectivos de bicicleta se puede apreciar la asociación con la visión de transformar los preceptos de ciudad y espacio. Con la velocidad a la que circulan por las calles se da la posibilidad de territorializarlos, se cumple aún con lo que diferentes autores mencionan sobre el ejercicio de la caminata y las acciones ciudadanas alrededor del espacio público, la velocidad de los automotores no permite ese proceso de materializar dichos imaginarios. Más allá de una propuesta romántica alrededor del ejercicio político del uso de la bicicleta como medio de transporte, lo fáctico es que la velocidad de la bicicleta permite la apropiación de los espacios desde otra perspectiva y a una escala diferente. El mapeo e inclusión en el imaginario del territorio resulta más eficiente al ritmo de la bicicleta.

Las prácticas sociales, las expresiones colectivas en pro de una ciudadanía sostenible y participativa van configurando saberes, memoria y patrimonio vivo y comunitario: “coinciden” cuando se quiere registrar las respuestas que sobre las mismas preguntas dan los líderes analizados, líderes en años diferentes en un mismo colectivo social. Racionalmente, estas coincidencias se configuran en saberes que han sido transmitidos año tras año, rodada tras rodada, encuentro tras encuentro, haciéndose oportuno hablar

de conceptos como memoria, saberes y patrimonio vivo y comunitario. Para así comprender el escenario que configura los colectivos quienes indagan sobre el uso de la bicicleta en la ciudad, ir más allá de lo evidente, cómo se constituye ese mundo de la bici dentro de la ciudad y posibilitar la comprensión de las relaciones sociales que desde allí se generan, así como las transformaciones posibles del territorio y las maneras cómo se puede gestionar la bicicleta en la ciudad.

En los últimos 10 años, los colectivos de bicicleta han construido memoria, memoria inmaterial: a través de ella se recuerdan los significados y se generan procesos de valoración en la acción y configuración de la manifestación cultural. La acción del colectivo de bicicleta es un mecanismo de representación que permite valorar a través de la bicicleta el uso de la misma en la construcción de una movilidad sostenible, que mantiene viva la bicicleta en la ciudad y se transmite esta práctica en cada rodada. La práctica de rodar es válida en sí misma como manifestación ciudadana de lucha por una ciudad sostenible cotidiana que se ha transmitido a varias generaciones y que hoy puede considerarse un símbolo de por lo menos la ciudad de Bogotá. Las rodadas cada 8 días son el instrumento representativo de cómo asumir la bicicleta en la ciudad.

Con cada rodada los colectivos de bicicleta actualizan la memoria en la ciudadanía sobre la relevancia de moverse en bici en la ciudad, trascendiendo a quienes los observan durante los recorridos; aumentando el marco de posibilidad de motivación real por una ciudad sostenible. Se evidencia la lucha pública, participativa, en el escenario público y de quienes son los que ruedan en Bogotá generando identidad, promoviendo ejercicios

de poder y potencializando en el imaginario de la ciudad que si es posible moverse de otras y mejores formas.

Moverse en la ciudad de otras y mejores formas sugieren abordar hoy día los sentires e imaginarios del espacio público desde la identidad de género; reconociendo principalmente que el espacio público o la ciudad también debe incluir su significado desde la diversidad que hoy día sabemos reconocer como humanidad y desde ahí, la permanencia, el estar, el ser para gozar y disfrutar del espacio público no puede ser en igualdad de condiciones tanto para hombres como para mujeres sino que deben darse condiciones diferenciales.

Es entonces necesario indagar sobre cómo la mujer se siente en el espacio público, qué piensa sobre él y cómo le gustaría que se diseñara para que su experiencia en la ciudad sea significativa y sobre todo con posibilidad de una real y efectiva participación, es así como revisada la información de documentos oficiales como la política de pública de mujer y género de Bogotá, la política pública de espacio público y el nuevo Plan de Ordenamiento Territorial de la ciudad se concluye que la ciudad y su espacio público tiene una multiplicidad de retos de acuerdo con el actor, el rol, la actividad o la población; en este sentido para los gobiernos locales en cuanto a espacio público un tema que se ha establecido en la agenda pública gradualmente y que recientemente ha tomado mayor relevancia es la inclusión del enfoque de género, centrado en el espacio público para las mujeres, impulsado por el crecimiento de los movimientos feministas y la producción de literatura referente al derecho a la ciudad para las mujeres. Esta perspectiva de género

reconoce la diferencia en la experiencia cotidiana de las mujeres y la necesidad de una ciudad que desarrolle alternativas de transformación para que las brechas de desigualdad y violencia contra las mujeres se eliminen gradualmente.

La construcción de un sistema de información genera y organiza la información para acercarse a las características de un fenómeno social, en este caso el espacio público para las mujeres, en tres aspectos: infraestructura, aspectos sociales y culturales y la gestión pública. De allí las decisiones de gestión pública tienen un soporte que potencia la posibilidad de resultados que mejoren la situación deseada.

En el mismo sentido este sistema de información y monitoreo permite a todos los actores conocer la información sobre los esfuerzos orientados a un tema particular, así como sus resultados. Fortaleciendo la transparencia y el control social o político sobre las inversiones y acciones públicas. De este modo establecemos la pertinencia de una mirada y gestión del espacio público desde el enfoque del derecho a la ciudad para las mujeres y la relevancia de la construcción de un sistema de información para la toma de decisiones en la ciudad de Bogotá, orientado al análisis, monitoreo y generación de valor público.

La posibilidad de que sean las personas las que hagan ciudad de acuerdo a las necesidades humanas propias de la sociedad, que el hombre pueda reconocerse a sí mismo como el actor principal en la construcción de su ciudad y que se posibilite el espacio de encuentro entre personas, grupos y culturas diferentes y un lugar para el

disfrute y la satisfacción de las necesidades humanas; es el derecho a la ciudad, que significa el derecho de los ciudadanos a participar en todas las redes y circuitos de dominación, de información y de intercambios. Lo cual no depende de una ideología urbanística, ni de una intervención arquitectónica, sino de una calidad o propiedad esencial del espacio urbano.

La ciudadanía sostenible y participativa haciendo uso de quién se es y quién se quiere ser en la ciudad, es una forma de reivindicar el derecho a la ciudad desde la dimensión política del hombre en la lucha por recuperar la ciudad sostenible, impulsando que los ciudadanos retomen la capacidad de organización, participación, deliberación y presión en el ámbito social. Proponiendo entonces abordar y discutir desde la ética el modelo de desarrollo que está configurando los espacios de la ciudad de Bogotá, así como también, la posibilidad de que los bogotanos puedan desarrollar sus proyectos de vida en el marco del multiculturalismo, la democracia de género y la diversidad social. Permiten la ciudadanía sostenible y participativa la construcción de ciudad desde la cotidianidad de la vivencia del espacio público, una lucha constante por nuevos derechos, dando vida a la dialéctica de los conceptos: espacio público, ciudad y ciudadanía; donde se origina la noción de Derecho a la Ciudad y estas nociones van construyendo el patrimonio cultural de la misma.

## ◆ BIBLIOGRAFÍA GENERAL ◆

## 7. Bibliografía general

Acero, J. (2011). Los sistemas de bicicleta pública vistos desde la relación servicio – producto. Estudio de caso: el programa de bicicletas BICIRRUN de la Universidad Nacional de Colombia, Sede Bogotá. Trabajo para optar al título Magister en Medio Ambiente y Desarrollo. Universidad Nacional de Colombia. Instituto de Estudios Ambientales. Facultad de Ciencias Económicas. Maestría en Medio Ambiente y Desarrollo.

Acuerdo 79 de 2003. Por el cual se expide el código de policía de Bogotá D.C. Concejo de Bogotá D.C. 20 de enero de 2003.

Acuerdo 346 de 2008. Por el cual se implementa el uso de la bicicleta como servicio de transporte integrado al Sistema de Movilidad del Distrito Capital. 23 de diciembre de 2008.

Acuerdo 386 de 2009. Por medio del cual se declara de interés social, recreativo, deportivo, cívico y cultural, la ciclo vía de Bogotá y se dictan otras disposiciones. 2 de julio de 2009.

Acuerdo 506 de 2012. Por medio del cual se promueve la donación de bicicletas a personas en situación de pobreza. 5 de diciembre de 2012.

Acuerdo 558 de 2014. Por medio del cual se establece en el Distrito Capital la estrategia “Onda Bici Segura” para el tránsito de ciclistas en grupo o caravanas. 20 de junio de 2014.

Acuerdo 660 de 2016. Por medio del cual se establece el programa institucional ‘al trabajo en bici’ y se dictan otras disposiciones. 21 de diciembre de 2016.

Acuerdo 668 de 2017. Por medio del cual se crea el programa “Parquea Tu Bici”, se institucionaliza la Semana de la Bicicleta, el Día del Peatón en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones. 3 de abril de 2017.

Acuerdo 708 de 2018. Por medio del cual se adoptan los lineamientos de la política pública de la bicicleta en el distrito capital y se dictan otras disposiciones. 15 de junio de 2018.

Acuerdo 779 de 2020. Por el cual se modifica el Acuerdo 386 de 2009, por medio del cual se declara de interés social, recreativo y deportivo la cicloavía de Bogotá y se dictan otras disposiciones. 15 de septiembre de 2020.

Alain Mabanckou, A., Majfud, J. y Reverdy, T. (abril – junio de 2019). El correo de la Unesco. Cuando las ciudades se renuevan. 33.

[https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000367693\\_spa](https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000367693_spa)

Arroyo, J. (2020). El espacio público: entre afirmaciones y desplazamientos. Editorial Universidad Nacional del Litoral. <https://biblioteca-repositorio.clacso.edu.ar/bitstream/CLACSO/248310/1/Espacio-Publico.pdf>

Augé, M. (1992). Los «no lugares». Espacios del anonimato. Una antropología de la modernidad. Barcelona: Editorial Gedisa S.A.

Baylina, M. (1997). Metodología cualitativa y estudios de geografía y género. Universitat Autònoma de Barcelona. Departament de Geografia. <https://core.ac.uk/download/pdf/13270523.pdf>

Bijker., W. (1995). Of bicycles, bakelites and bulbs: Toward a Theory of Sociotechnical Change. Cambridge, MA; London MIT Press

Bobadilla, P. (2012). La importancia de integrar en la gestión pública. Sistemas de monitorización y evaluación. *Polítai, Revista de Ciencia Política* 3(5), 145-155. <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/politai/article/view/14132>

Bogotá Cómo Vamos. Informe de Calidad de Vida en Bogotá 2022. <https://bogotacomovamos.org/informe-de-calidad-de-vida-2022/>

Borja, M. (2000). El espacio público, ciudad y ciudadanía. Diputación de Barcelona. España.

Borja, J. (2004). Los derechos en la globalización y el derecho a la ciudad. Madrid, España: Fundación Alternativas. Laboratorio de Alternativas.

Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad. (2005). Foro Social de las Américas – Quito, Julio 2004. Foro Mundial Urbano – Barcelona, Octubre 2004.

Certeau de, M. (1996). La invención de lo cotidiano 1: Artes de hacer (2ª ed.). México: Universidad Iberoamericana. Departamento de historia de estudios superiores de occidente.

Colin, B. (2006). “Introduction”, en UNESCO, International Public Debates. Urban Policies and the Right to the City, París, UNESCO, pp. 10-13.

Hill, P., y Bilge, S. (2018). Interseccionalidad. Ediciones Morata. España.

Constitución Política de Colombia 1991.

Decreto 566 de 1976. Por medio del cual se adoptan algunas definiciones sobre ciclovías. 7 de junio de 1976.

Decreto 567 de 1976. Mediante el cual se toman determinaciones sobre uso de vías para Bogotá distrito especial. 7 de junio de 1976.

Decreto 3600 de 2004. Por el cual se reglamenta la composición y funciones de los Consejos Nacionales de las Artes y la Cultura y se dictan otras disposiciones. 2 de noviembre de 2004.

Decreto 36 de 2004. Por el cual se establecen las normas para los inmuebles habilitados como estacionamientos en superficie y se acogen los diseños de espacio público y fachadas. 5 de febrero de 2004.

Decreto 190 de 2004. Por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003. 22 de junio de 2004. Decreto 319 de 2006. Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones. 15 de agosto de 2006.

Decreto 309 de 2009. Por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones. 23 de julio de 2009.

Decreto 397 de 2010. Por el cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial para Bogotá, Distrito Capital. 20 de septiembre de 2010. Decreto 550 de 2010. Por el cual se fija la tarifa máxima para los aparcaderos y/o estacionamientos fuera de vía en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones. 29 de diciembre de 2010.

Decreto 594 de 2015. Por el cual se adopta el Plan de Movilidad Escolar (PME) para Bogotá D.C., y se dictan otras disposiciones. 30 de diciembre de 2015.

Decreto 813 de 2017. Por el cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial y de Motociclista 2017-2026. 28 de diciembre de 2017.

Decreto 037 de 2019. Por medio del cual se establecen los lineamientos para la formulación, adopción, implementación, seguimiento y actualización de los Planes Integrales de Movilidad Sostenible (PIMS) de las entidades del nivel central, descentralizado y el de las localidades del Distrito y se dictan otras disposiciones. 7 de febrero de 2019.

Decreto 495 de 2019. Por medio del cual se crean el Consejo Consultivo, el Consejo Distrital y los Consejos Locales de la Bicicleta. 21 de agosto de 2019.

Decreto 045 de 2020. Por medio del cual se establecen medidas para la circulación de vehículos automotores y motocicletas en la ciudad de Bogotá el primer jueves del mes de febrero de todos los años y se deroga el Decreto Distrital 054 de 2017. 5 de febrero de 2020.

Decreto 555 de 2021. Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C. 29 de diciembre de 2021. (Bogotá-Colombia).

Decreto 1430 de 2022. Por medio del cual se aprueba el “Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031”. 29 de julio de 2022.

Decreto 036 de 2023. Por medio del cual se establecen medidas para la circulación de vehículos automotores y motocicletas en la ciudad de Bogotá D.C. el primer jueves del mes de febrero de todos los años y se dictan otras disposiciones. 1 de febrero de 2023.

Decreto 012 de 2023. Por medio del cual se adopta la metodología para establecer tarifas y se actualiza la tarifa máxima para los parqueaderos y estacionamientos fuera de vía en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones. 6 de enero de 2023.

De Rus, G. Campos, J. y Nombela, G. (2003). Economía del transporte. Antoni Bosch (ed.). Barcelona.

Delgado, M. (2007). Sociedades Movedizas: Pasos hacia una antropología de las calles. Ed. Anagrama. Barcelona.

Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público, Reporte Técnico de Indicadores de Espacio Público 2002.  
[https://observatorio.dadep.gov.co/sites/default/files/2022/reporte\\_tecnico\\_de\\_indicadores\\_de\\_espacio\\_publico\\_2022\\_final\\_03052023.pdf](https://observatorio.dadep.gov.co/sites/default/files/2022/reporte_tecnico_de_indicadores_de_espacio_publico_2022_final_03052023.pdf)

Departamento Nacional de Planeación. Guía para la construcción y análisis de indicadores (2018).

[https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Sinergia/Documentos/Guia\\_para\\_elaborar\\_Indicadores.pdf](https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Sinergia/Documentos/Guia_para_elaborar_Indicadores.pdf)

Documento CONPES 3167 de 2002. Política para mejorar el servicio de transporte público urbano de pasajeros. 23 de mayo de 2002. Departamento Nacional de Planeación.

Documento CONPES D.C. Consejo Distrital de Política Económica y Social del Distrito Capital. “Política Pública de la Bicicleta 2021-2039”. 23 de marzo de 2021. Secretaría Distrital de Movilidad.

Gehl, J. (2014). Ciudades para la gente. 1a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Infinito.

Harvey. D. (2013). Ciudades rebeldes: del derecho de la ciudad a la revolución urbana. Madrid – España: Ediciones Alcal.

Illich, I. (1985). Energía y equidad. En Ciudades para un Futuro más Sostenible. Documentos > La Construcción de la Ciudad Sostenible >  
<http://habitat.aq.upm.es/boletin/n28/aiill.html>

Inrix (2019). Global Traffic Scoreboard. En <https://www.ccb.org.co/observatorio/Entorno-para-los-negocios/Entorno-para-los-negocios/Infraestructura-para-la-movilidad/Ranking-de-las-ciudades-con-mas-congestion-vehicular>.

Falú, A. (2014). El derecho de las mujeres a la ciudad. Espacios públicos sin discriminaciones y violencias. *Vivienda Y Ciudad*, (1), 10–28. Recuperado a partir de <https://revistas.unc.edu.ar/index.php/ReViyCi/article/view/9538>

García, M. (2008). ¿Espacios asexuados o masculinidades y feminidades espaciales?: hacia una geografía del género. *SEMATA, Ciencias Sociales e Humanidades*, vol.20: 25-51.

Jacobs, J. (1973, publicado originalmente en 1961). Muerte y vida de las grandes ciudades. Madrid. Ediciones Península.

Jiménez, M. (2022). Políticas de igualdad de género e interseccionalidad: estrategias y claves de articulación. *Convergencia vol.29*. Toluca 2022 Epub 19-Sep-2022.

Jirón, P. (2004). Prácticas de movilidad cotidiana urbana, un análisis para revelar desigualdades en la ciudad. En: SCL Espacios, prácticas y cultura urbana. Universidad de Chile. [https://www.researchgate.net/publication/46574121\\_Practicas\\_de\\_movilidad\\_cotidiana\\_urbana\\_un\\_analisis\\_para\\_revelar\\_desigualdades\\_en\\_la\\_ciudad](https://www.researchgate.net/publication/46574121_Practicas_de_movilidad_cotidiana_urbana_un_analisis_para_revelar_desigualdades_en_la_ciudad)

Kern, L. (2020) Ciudad Feminista. La lucha por el espacio en un mundo diseñado por hombres. Ediciones Godot.

Lefebvre, H. (1976). El Derecho a la Ciudad, Península, Barcelona, 1969; La production de l'espace, Anthropos, París, 1974; Espacio y Política. Barcelona: Península.

Ley 86 de 1989. Por la cual se dictan normas sobre sistemas de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros y se proveen recursos para su financiamiento. 29 de diciembre de 1989.

Ley 310 de 1996. Por medio del cual se modifica la Ley 86 de 1989. 6 de agosto de 1996.

Ley 769 de 2002. Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones. 2 de agosto de 2002.

Ley 1083 de 2006. Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones. 31 de julio de 2006. Ley 1239 de 2008. Por medio de la cual se modifican los artículos 106 y 107 de la ley 769 del 2 de agosto de 2002 y se dictan otras disposiciones. 25 de julio de 2008.

Ley 1801 de 2016. Por la cual se expide el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana. 29 de julio de 2016.

Ley 1811 de 2016. Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito. 21 de octubre de 2016.

Ley 2222 de 2022. Por medio de la cual se promueve el uso de la "bici" segura y sin accidentes. 30 de junio de 2022.

Miralles-Guasch, C. (2002). Transporte y territorio urbano: del paradigma de la causalidad al de la dialéctica. Universitat Autònoma de Barcelona. Departament de Geografia 08193 Bellaterra (Barcelona). España. Doc. Anàl. Geogr. 41, 2002 107-120.

Moreno, J. y Torres, F. (18 de agosto de 2022). El arte y la educación en el patrimonio cultural. Conferencia de Maestría en Patrimonio Cultural. Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia.

Naciones Unidas (2018), La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible: una oportunidad para América Latina y el Caribe (LC/G.2681-P/Rev.3), Naciones Unidas Santiago.

Naredo, J y Rueda, S. (1997). La "ciudad sostenible": Resumen y Conclusiones. En Ciudades para un Futuro más Sostenible. Documentos > La Construcción de la Ciudad Sostenible > <http://habitat.aq.upm.es/cs/p2/a010.html>.

Observatorio de Espacio Público. (2022). Boletín No. 10 - Espacio Público con Enfoque de Género. Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público. <https://observatorio.dadep.gov.co/publicaciones/boletin-no-10-espacio-publico-con-enfoque-de-genero%20https://observatorio.dadep.gov.co/publicaciones/boletin-no-10-espacio-publico-con-enfoque-de-genero>

ONU-HÁBITAT. (2016). Agenda del derecho a la ciudad. [https://www.right2city.org/wp-content/uploads/2019/09/A6.1\\_Agenda-del-derecho-a-la-ciudad.pdf](https://www.right2city.org/wp-content/uploads/2019/09/A6.1_Agenda-del-derecho-a-la-ciudad.pdf)

ONU-HÁBITAT. (2021). La Nueva Agenda Urbana ilustrada. <https://onuhabitat.org.mx/index.php/la-nueva-agenda-urbana-en-espanol>

Paulsen, R. (2011). Derecho a la ciudad y participación ciudadano en procesos de transformación del territorio urbano. Estudio de casos comparativos en la región metropolitana de Santiago: Villa Olímpica y Villa México. Memoria para optar al Título Profesional de Geógrafo. Universidad de Chile. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Escuela de Geografía.

Pardo, C., y Sanz, A. (2016). Guía de ciclo-infraestructura para ciudades colombianas. Ministerio de Transporte. Colombia

Plan de Desarrollo Distrital 2020 – 2024 “Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para el Siglo XXI”.

Política Pública de Mujeres y Equidad de Género en el D. C Decreto 166 de 2010.

Política Pública de Espacio Público Bogotá, D.C. 2019-2038.

Resolución 160 de 2017. Por la cual se reglamenta el registro y la circulación de los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimoto y cuadríciclo y se dictan otras disposiciones. 2 de febrero de 2017.

Restrepo, M. (2006). Derechos humanos, capitalismo global y políticas públicas. Tunja-Boyacá-Colombia: Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia.

Román, M. y Velásquez, I. (2008). Guía de urbanismo con perspectiva de género. Instituto de la mujer de la región de Murcia.  
<https://igualdadyviolenciadegenero.carm.es/documents/202699/216982/Gu%C3%ADa+de+urbanismo+con+perspectiva+de+g%C3%A9nero/85c4d289-d4c1-4eee-8612-991462987555>

Sanz, A. (2015). La velocidad injusta. Energía y equidad el pensamiento radical sobre el transporte de Ivan Illich. Ecología política, págs. 106-110.

Secretaria Distrital de Cultura de Bogotá. Encuesta calidad de vida 2021-2022.  
<https://culturaciudadana.gov.co/observatorio/publicaciones/mediciones/encuesta-calidad-de-vida-2021-2022>

Serrano, R. (2018). Movilidad Urbana y Espacio Público, reflexiones, métodos y contextos. Universidad Piloto de Colombia.

Suzuki, H. Cervero, R. y Luchi, K. (2014). Transformando las ciudades con el transporte público. Integración del transporte público y el uso del suelo para un desarrollo urbano sostenible. Traducción de Erika Tanács. Universidad de los Andes, Facultad de Ingeniería Ediciones Uniandes. Impreso en Colombia.

Viviescas, F. (1997). "La institución de la Ciudad por el Espacio Público". *Escala*, No.176, Bogotá, Colombia.

Yory, C. (2005). "Ciudad, ciudadanía y espacio público", en Revista Palimpsesto N° 5. Facultad de Ciencias Humanas. Universidad Nacional de Colombia. Bogotá. 240-249.

En la presente redacción, se ha utilizado el masculino genérico para evitar  
desdoblamientos y facilitar la lectura y comprensión de la misma.