

CIUDADES

VOLUMEN 4

Samuel Jaramillo,  
editor

# Bogotá

en el cambio de siglo:  
promesas y realidades



**OLACCHI**

Organización Latinoamericana  
y del Caribe de Centros Históricos

**Editor general**

Fernando Carrión

**Coordinador editorial**

Manuel Dammert G.

**Comité editorial**

Fernando Carrión

Michael Cohen

Pedro Pérez

Alfredo Rodríguez

Manuel Dammert G.

**Diseño y diagramación**

Antonio Mena

**Edición de estilo**

Gabriela Chauvin O.

**Impresión**

Crearimagen

ISBN: 978-9978-370-10-0

© OLACCHI

El Quinde N45-72 y De Las Golondrinas

Tel.: (593-2) 2462 739

olacchi@olacchi.org

www.olacchi.org

Quito, Ecuador

Primera edición: marzo de 2010

# Contenido

<b>Presentación</b> .....	7
<b>Introducción:</b> Bogotá, cambio de rumbo y nuevos alcaldes .....	9
<i>Samuel Jaramillo</i>	
¿Qué fue y qué será la Cultura Ciudadana? .....	33
<i>Paul Bromberg / Tatiana Gomescásseres</i>	
Vivir en Bogotá: estrategias y prácticas de movilidad residencial urbana .....	53
<i>Françoise Dureau</i>	
Bogotá: del transporte como política a la movilidad. Transformaciones culturales y espaciales .....	87
<i>Ricardo Montezuma</i>	
La planeación y la gestión urbanas a prueba de la movilidad espacial. Bogotá en los años 1990 y 2000 .....	117
<i>Thierry Lulle</i>	
Descentralización territorial en Bogotá. El espíritu centralista de las autoridades descentralizadas .....	167
<i>Alberto Maldonado Copello</i>	

Las diferentes expresiones del proceso de segregación en Bogotá . . . . .	195
<i>Françoise Dureau / Andrea Salas Vanegas</i>	
Profundización de las relaciones de metropolización de Bogotá con la Sabana . . . . .	221
<i>Óscar A. Alfonso R.</i>	
Dos décadas de política de vivienda en Bogotá apostando por el mercado . . . . .	249
<i>Nicolás Cuervo / Samuel Jaramillo</i>	
Mercado informal de vivienda en alquiler y estrategias residenciales de los sectores populares en Bogotá . . . . .	293
<i>Adriana Parías Durán</i>	
Los avances del proceso de implementación de los instrumentos de la Ley 388 de 1997 en Bogotá . . . . .	337
<i>Juan Felipe Pinilla Pineda</i>	

# Introducción: Bogotá, cambio de rumbo y nuevos alcaldes

Samuel Jaramillo\*

## Bogotá y su cambio de imagen

Si se mira con una cierta perspectiva la evolución reciente de Bogotá, se encuentra que en la última década y media la ciudad ha sufrido mutaciones muy notables, difíciles de prever unos años antes, y que se refieren a ciertos procesos —llamémoslos así— objetivos, pero que conciernen sobre todo a la forma como Bogotá es percibida.

A finales de la década de los años ochenta y comienzos de los años noventa, la representación que tenían los bogotanos de su ciudad no podía ser peor. En un estudio realizado sobre este aspecto (Jaramillo, 1998), se citan los siguientes textos periodísticos muy ilustrativos de la opinión predominante al respecto en esas fechas:

Los servicios públicos dejan mucho que desear. Su agua no pasa un examen en cualquier laboratorio respetable [...]. Una ciudad sin calles, con kilómetros sin asfalto, sin aceras, llena de huecos que la hacen intransitable, sin semaforización técnica... La delincuencia en Bogotá supera cualquier estadística. En hamponería, delincuencia común, asesinatos, robos, bombas, secuestros y atentados en general, nadie nos supera (Páez, 1993).

El mal genio, la neurosis, la grosería, el egoísmo, la indolencia, la agresividad y todos los pecados que inoculan las metrópolis deshumanizadas hicieron de nuestra bella capital un territorio huraño y perturbador (s/a, *El Tiempo*, 1992b).

\* Economista y Urbanista. Profesor titular en la Facultad de Economía de la Universidad de los Andes e investigador del Centro de Estudios para el Desarrollo Económico (CEDE) de la misma universidad. Correo electrónico: ejaramil@uniandes.edu.co

Las calles destrozadas, la inseguridad incontenible, el caos vehicular, la ausencia de autoridad, en suma, hacen de nuestra querida capital una pobre cenicienta de la que todos se apiadan y nadie le da la mano (s/a, *El Espectador*, 1992a).

Tenemos racionamiento de energía eléctrica. Por causa del invierno, falta de agua potable. Los hospitales sufren de escasez de recursos. La anarquía arquitectónica y la inseguridad llegan a extremos inconcebibles. Crecen la miseria y la segregación social. El tránsito vehicular es caótico, arbitrario (Santos, 1992).

Los males que se enumeran no eran imaginarios, y a pesar de que las percepciones al respecto tienen su propia lógica de construcción que aconseja no tomar estos enunciados literalmente como verdades, de hecho existen referentes que permiten afirmar que en realidad la ciudad atravesaba una fase crítica en muchos frentes. El mismo estudio destaca que la opinión generalizada era que el presente de Bogotá en ese momento era considerado claramente como más malo que el pasado. Y lo alarmante es que existía un fuerte sentimiento de que el futuro muy probablemente iba a ser peor. Entre las fuentes de estas dificultades, se destacaba que los mecanismos políticos conducían al nombramiento de dirigentes ineptos y de mala fe, algo que parecía muy difícil de modificar, y que la apatía, el individualismo, la falta de solidaridad de sus habitantes, impedían cualquier cambio de rumbo: en la medida en que estos rasgos se tomaban como idiosincrásicos, se concluía que eran prácticamente imposibles de cambiar.

En la última década y media esto parece haber mudado de manera radical, sobre todo para los observadores externos. Si a un bogotano de comienzos de los años noventa le hubieran dicho que en este corto lapso el manejo de su ciudad sería considerado como paradigmático, ejemplar, digno de ser imitado ya no solamente en el país, sino en la región y en el plano internacional, hubiera pensado que se estaban burlando de él. Y esto tan improbable es justamente lo que ha ocurrido. Se habla del “milagro bogotano”. En otros parajes se ve con mucho interés la manera como en Bogotá se han abordado problemas que en general parecen insuperables en las urbes latinoamericanas y se registra que en la ciudad se comienza a hacer avances significativos en distintos frentes. Algunos orga-

nismos multilaterales presentan a Bogotá como un modelo e invitan a replicar sus “experiencias exitosas”.

En lo que atañe a la movilidad, se ha introducido un ingenioso sistema de transporte masivo de buses rápidos llamado Transmilenio, que promete abrir el camino a una muy buscada y hasta el momento no encontrada opción que combine una eficacia razonable y costos accesibles para una ciudad en un país con un nivel incipiente de desarrollo económico. Lo que parecía una tendencia ineluctable al deterioro físico y social del centro de la ciudad —que había perdido el aprecio social de otras épocas y en el que se habían consolidado focos de patología social incontrolables— fue objeto de intervenciones gubernamentales muy visibles que parecen haber revertido esta “decadencia”. Se ha intentado combatir la aguda segregación socio-espacial, característica de las ciudades latinoamericanas, con inversiones apreciables de equipamiento cultural que parecen haber tenido impactos positivos muy visibles en Bogotá. Las finanzas públicas se recuperan de su trayectoria hacia la postración y esto se ha logrado con la movilización de contribuciones aceptadas de buen grado por los ciudadanos.

Algo que está implícito en este último señalamiento parece constituir la mutación más significativa: se observa un cambio muy nítido en los comportamientos de los habitantes. A partir de ambiciosos programas de Cultura Ciudadana que combinaron normas coercitivas, campañas de difusión de nuevos valores y peculiares métodos pedagógicos, los bogotanos han comenzado a mostrar conductas contrarias a aquellas de las que se quejaban los articulistas citados quince años atrás; se ha logrado restringir las rutinas más antisociales en el espacio público, se ha impuesto el respeto a las normas de tráfico e incluso restricciones relativamente severas al uso del automóvil privado, se observan pautas de uso racional de los servicios públicos, y la seguridad —que era una de las grandes precariedades de la ciudad— ha mejorado sensiblemente. Y para concluir, aunque de hecho tal vez sea lo más importante: ha resurgido un talante optimista, que hace pensar a los bogotanos que los problemas de su ciudad sí tienen soluciones, que para lograrlas cuenta la movilización de la voluntad colectiva y existe un sentimiento de pertenencia positivo de quienes habitan la capital colombiana.

## ¿Promesa cierta o espejismo?

Lo que acabo de presentar es la visión canónica de lo que ha ocurrido en Bogotá en los últimos años. Pero en el medio de la investigación urbana que tiene pretensiones de sistematicidad y de rigor, no faltan quienes relativizan esta percepción tan positiva. Algunos impugnan en lo fundamental este panorama al que consideran idílico y complaciente, que estaría ligado a un discurso propagandístico que entiende la gestión de la ciudad como la promoción de un producto en la competencia del mercado global de inversiones y de turismo. Otros señalan que es necesario hacer un panorama más complejo y matizado del asunto, establecer con precisión sus logros sin ocultar sus limitaciones, y de esta manera no caer en un discurso apologético misticador; concluyen que es necesario hacer esfuerzos de explicación rigurosa. Finalmente otros señalan que es crucial no perder de vista los fenómenos de largo plazo que siguen desenvolviéndose de manera subyacente, y que probablemente son más pertinentes para comprender las trayectorias estructurales; señalan que incluso en este nivel más profundo existen mutaciones más decisivas que estas variaciones tan visibles a las que ubican en un nivel de superficie.

En este volumen presentamos una selección de estudios sobre distintos temas del desarrollo reciente de Bogotá realizados por investigadores urbanos de trayectoria en nuestro medio, que responden a la lógica académica y científica, y que estamos seguros que será de gran utilidad para quienes quieran enterarse con rigor del desenvolvimiento reciente de la ciudad. En este texto introductorio presentaremos algunos de sus rasgos y sus objetivos. Sus autores tienen posiciones diversas con respecto al famoso “milagro bogotano”, que algunos expresan de manera abierta mientras que en otros esto aparece de forma implícita. Sin embargo, como esta noción de una mutación espectacular de Bogotá en los últimos años es algo tan difundido, hemos creído conveniente, a manera de referente contextual, presentar un breve y apretado recuento de la aparición y desenvolvimiento de los cambios a los que se alude en este discurso. Para que el lector pueda establecer los lazos de los textos en cuestión, haremos alguna mención a estas conexiones.

Circulan varias hipótesis sobre las raíces de las mencionadas mutaciones en la dinámica de Bogotá. Es claro que, como en todo proceso social,

es aventurado reducir su caracterización a unas pocas “causas” que desafortunadamente es lo que por lo general se hace con las llamadas “experiencias exitosas” que tienen el propósito de forjar recetas que puedan ser fácilmente replicadas. Pero para dar un eje a esta introducción, vale la pena revisar los factores que se discuten con mayor frecuencia como responsables de esta inflexión en la trayectoria de la ciudad.

En un escrito reciente, Alan Gilbert (2008) aborda esta pregunta y destaca las siguientes respuestas posibles: la primera de ellas es el cambio político que significó la reforma en el sistema de selección del gobierno local, pues inicialmente los alcaldes eran nombrados por el presidente de la nación y, a partir de 1988, son elegidos por voto popular. Se ha convertido en algo automático e incontrovertible la convicción de que existe una estrecha relación entre la eficiencia en el gobierno y la amplitud e inmediatez de la participación de los ciudadanos en la escogencia de los gobernantes. En este caso habría que matizar esta conclusión tan directa —concluye el autor— entre otras cosas porque la misma reforma se dio para todos los municipios colombianos y varios sondeos al respecto muestran que los resultados son muy disímiles. Un segundo determinante que se asocia al fenómeno que nos ocupa, según Gilbert, es la descentralización. También se ha tornado una verdad intangible considerar que el descenso en la escala de las decisiones las acerca a la ciudadanía y esto garantiza un mejor desempeño. En este volumen, Alberto Maldonado hace un balance sobre este proceso en Bogotá y concluye que la intensidad alcanzada por la descentralización es muy pobre y mal podría atribuirse a este factor las transformaciones en la ciudad. También menciona Gilbert como fuente de estas mudanzas la receta liberal de las privatizaciones. Tampoco parece ser algo definitivo en este caso. En la etapa previa, cuando la mayoría de las actividades y servicios públicos eran suministrados por organismos estatales, su funcionamiento era muy dispar: algunas de estas empresas eran ejemplos rampantes de ineficiencia, corrupción y clientelismo, como la que atendía el servicio de recolección de basuras o la empresa municipal de buses. Pero otras, las que se ocupaban de los servicios más importantes como la energía eléctrica, el agua potable y el alcantarillado y los teléfonos, eran empresas organizadas con capacidad de gestión y que habían alcanzado niveles de atención cercanos al cubrimiento universal. Las más ineficientes fueron privatizadas o liquidadas,

pero esto sucedió a finales de los años ochenta. De las otras grandes empresas, solamente se privatizó la distribución de energía eléctrica (el gas natural, que fue un servicio puesto en operación por esta época, también es atendido por una empresa privada). Pero el agua potable, el alcantarillado y los teléfonos siguen siendo suministrados por empresas distritales (municipales) a pesar de que se hicieron varios intentos fallidos por traspasarlas a particulares. Hay que decir que estas empresas distritales operaban desde hace bastante tiempo incorporando algunas prácticas de mercado, pero su lógica general era la de entidades oficiales y han seguido operando con relativa estabilidad.

### Los alcaldes innovadores

Si estos elementos generales no parecen ser muy convincentes como fundamento de los cambios en Bogotá, o al menos no parecen ser suficientes por sí solos, existe otra noción a la que se alude con frecuencia: una combinación más o menos fortuita de circunstancias afortunadas desembocó en que, a través de los procesos electorales, se designaran una serie de alcaldes con calidades individuales excepcionales y que tenían ideas o propósitos que resultaron particularmente adecuados para el desarrollo de la ciudad. La continuidad en las políticas de sus antecesores que observaron estos alcaldes sucesivos se destaca como un rasgo crucial para la consolidación de sus logros.

Puede parecer algo casuística la idea de que estas transformaciones que se señalan como muy felices en la dinámica bogotana obedezcan a la acción deliberada de algunos individuos que se encontraron con circunstancias favorables, pero no deja de ser algo potencialmente plausible. No se trata aquí de dilucidar un asunto que puede ser complicado, pero utilizaremos esta referencia porque nos facilita organizar los hechos asociados a este fenómeno con una lógica histórica, o al menos, cronológica. Miremos entonces la sucesión de alcaldes de Bogotá durante la última etapa, y sus principales iniciativas que se identifican con los cambios muy visibles que ha experimentado Bogotá.

*Jaime Castro (1992-1994)*

El primero de esta serie de funcionarios que introdujeron cambios que generaron una inflexión en la dinámica de Bogotá, fue el alcalde Jaime Castro que rigió los destinos de la ciudad entre los años 1992 y 1994. No se puede decir que su trayectoria previa tuviera algún signo de ruptura con el pasado inmediato, pues el alcalde Castro tenía una larga carrera como político en uno de los partidos tradicionales, el Liberal, y fue elegido con sus votos y había desempeñado, entre otros altos cargos, el Ministerio de Gobierno nacional en una administración del Partido Conservador. Inesperadamente, durante su ejercicio como alcalde tuvo dos iniciativas novedosas que el tiempo mostraría que tenían gran importancia.

La primera fue una reforma de la estructura jurídico-administrativa de la ciudad, que debía ser aprobada por el Congreso Nacional y que el alcalde preparó e impulsó. Los siguientes aspectos de esta reforma fueron particularmente relevantes: a) Se replanteó la relación entre la administración ejecutiva central de la ciudad y el cabildo distrital, dando mayor autonomía a la primera, lo que vino a corregir una situación que entorpecía la operación del gobierno local, pues los concejales tenían la posibilidad de apoderarse parcialmente del manejo de los principales entes ejecutores de la ciudad, y esto se prestaba a prácticas clientelistas y de corrupción que hacía mucho tiempo se denunciaban pero que no podían ser erradicadas. b) La creación de una serie de institutos semiautónomos encargados de ciertas tareas específicas, lo que permitió potenciar la eficiencia en este campo. c) Se introdujo un esquema de descentralización que consistió en elevar la autonomía y la competencia de las veinte "alcaldías menores" en que estaba dividido el territorio de la ciudad, pero que previamente no tenían más funciones que las de enlace con la administración central. La reforma elevó estas jurisdicciones al rango de Alcaldía local, con un mandatario nombrado por el Alcalde Mayor de la ciudad, pero a partir de una terna propuesta por los ediles, integrantes electos de una especie de cabildo zonal que se creó, denominado Junta administrativa local. Estas entidades contaban con un presupuesto para ejecutar ciertas obras locales. Como se ha mencionado, en este volumen Alberto Maldonado hace un recuento y evaluación de la evolución de esta reforma.

Una segunda iniciativa –muy riesgosa en términos políticos– fue la de tomar el toro por los cuernos y enderezar las finanzas públicas de la ciudad que habían llegado a un punto de extremo deterioro. En las últimas décadas, los alcaldes, para eludir desgastes en este campo, habían sido cada vez más laxos en el cobro y recaudo de los gravámenes locales. Los bogotanos pagaban en impuestos locales sumas per cápita que eran alrededor de la mitad de lo que pagaban los habitantes de otras ciudades colombianas como Cali y Medellín. El alcalde Castro se aplicó a hacer efectivos los cobros de un gravamen municipal a las empresas (Impuesto de Industria y Comercio) que es muy importante en las finanzas de la ciudad y que los empresarios dejaban de pagar prácticamente sin sanciones y lo hacían con referencias absurdamente subvaluadas. Algo similar hizo con el otro gravamen local importante, el impuesto a la propiedad inmobiliaria (Impuesto Predial): su cálculo depende de los valores catastrales y estos se encontraban muy desactualizados, lo que implicaba, en una situación de un alto ritmo inflacionario, que los montos que se pagaban fueran irrisorios. Esto implicaba un círculo ciertamente vicioso: como los avales catastrales estaban desactualizados, los recaudos del Impuesto Predial eran muy bajos; pero la penuria fiscal del Distrito que de allí se derivaba le impedía emprender la costosa tarea de poner al día el catastro. La Alcaldía hizo una jugada ingeniosa pero arriesgada: conminó a los propietarios a que realizaran ellos mismos una estimación del valor catastral de sus inmuebles, con la advertencia de que si este cálculo no alcanzaba la mitad del precio comercial de los edificios, la administración impondría sanciones. El Distrito no tendría que hacer el enorme esfuerzo de calcular los precios de todos los predios de la ciudad, sino unos pocos, aquellos en los que con un método sucinto, o con la mera intuición, se detectara una estimación demasiado baja. Lo cierto es que la respuesta al “autoavalúo”, como se conoció el procedimiento, fue masiva, y los recaudos se multiplicaron muy sustancialmente de manera inmediata.

Castro se quejó de que estas tareas que finalmente logró cristalizar con un éxito apreciable implicaran para él un muy alto costo político en el largo plazo. Estima que se atrajo enemistades que han perturbado mucho su carrera política ulterior: aspiró en vano competir por la candidatura presidencial de su partido, también fracasó en una nueva precandidatura a la Alcaldía de Bogotá y algo similar le sucedió con otras aspiraciones.

### *Antanas Mockus (1995-1997)*

La fractura más notable en la vida política de Bogotá la constituyó, sin duda, la elección del alcalde Antanas Mockus que fue designado para gobernar la ciudad entre 1995 y 1997. Él sí era un verdadero *outsider* de la política tradicional: académico, filósofo y matemático que nunca había ejercido un cargo político y que se había hecho conocido por la opinión pública por haber sido rector de la Universidad Nacional, en la cual realizó una gestión notable, pero también salpicada de incidentes insólitos. Se presentó a las elecciones para alcalde de manera independiente, sin el respaldo de ninguna formación política, enfrentando un candidato del Partido Liberal que tenía tradicionalmente las mayorías electorales en la ciudad y con un discurso difuso en que exaltaba la necesidad de romper con las prácticas clientelistas y con un fuerte acento antipolítico. Su punto central residía en introducir nuevas pautas de comportamiento colectivo a través de estrategias pedagógicas. Contra toda expectativa, su victoria en las urnas fue arrasadora.

El punto central de su gestión, en consonancia con los lineamientos de su campaña, fue un programa que denominó de Cultura Ciudadana, que apuntaba a hacer respetar normas de convivencia y cooperación, fundamentalmente en el espacio público a través de una combinación de acciones coercitivas que se planteaban como efectivas, campañas de sensibilización y de explicación del sentido de las normas y la movilización de la censura social para los trasgresores, y de aprobación y de ejemplaridad para quienes respetaban las reglas. Abarcó un gran número de frentes, empezando por aspectos aparentemente banales como el uso del cinturón de seguridad por parte de los automovilistas, el cruce de las vías por los peatones en las zonas designadas y otras similares. Ante el aumento preocupante de la congestión vehicular, introdujo un régimen de racionamiento de la circulación de los automóviles particulares en ciertos días de la semana. Uno de sus elementos destacados fue la noción de que las características físicas del espacio público inducen conductas de sus usuarios, y por ello se preocupó por hacer intervenciones puntuales sobre aspectos físicos con el fin de obtener “saldos pedagógicos”, según su terminología.

Logró una victoria de gran trascendencia ante una crisis puntual: durante su gestión hubo un accidente en el sistema de suministro de agua

potable de la ciudad que limitó seriamente la disponibilidad de líquido durante varios meses. La única manera viable de aliviar este impacto parecía ser una drástica reducción del consumo. La Alcaldía lanzó una gran campaña para convencer a los bogotanos de hacer ahorros del líquido, movilizandó el sentido de solidaridad, pero también prohibiendo ciertas conductas con sanciones, en principio “pedagógicas” (se sometía a los infractores a asistir a sesiones donde se explicaba la política y se discutía los móviles e inconveniencias de las trasgresiones) y eventualmente pecuniarias. Los niños en los colegios fueron una muy eficiente correa de transmisión de estos mensajes y se organizaron brigadas de voluntarios animadores de la campaña. El resultado fue bastante auspicioso: el consumo se redujo en casi 25%, más allá de las metas iniciales, y lo que es más, la estigmatización de prácticas de desperdicio continuó una vez superada la crisis y lo mismo ocurrió con la reducción en los consumos. Cultura Ciudadana fue una de las políticas más visibles y aceptadas por la ciudadanía, que la siguen considerando como uno de los mojones que dieron inicio a una nueva dinámica en la gestión de la ciudad. Su director, Paul Bromberg, reemplazó a Mockus como alcalde al final de su período, y presenta en este volumen, en conjunto con Tatiana Gomescásseres, una reflexión e interpretación sobre la concepción de estas acciones y sobre su evolución, que tiene un gran valor ya que el análisis de esta importante política es realizada por un testigo de excepción.

Una pauta muy importante que inauguró este alcalde y que será retomada por sus sucesores, consistió en que Antanas Mockus se preocupó de manera explícita por guardar una continuidad con algunas de las políticas importantes de su predecesor: en este caso se siguió con los esfuerzos por fortalecer las finanzas públicas. Se reanimó la Contribución de Valorización, un instrumento de financiación de obras públicas que consiste en cobrar a los propietarios de inmuebles urbanos cuyos precios presumiblemente se incrementen con la ejecución de una obra pública, parte de este aumento para pagar los costos de dicha obra. Se dice que esta contribución es particularmente equitativa, pues se cobra a los beneficiarios de la acción estatal, que por esa razón gozan de legitimidad incluso entre los mismos contribuyentes, por lo tanto, es de fácil cobro y, que en la medida en que no distrae recursos presupuestales de otros rubros, es una forma muy ágil de expandir la acción estatal en materia de obras

públicas. Esta herramienta, como algo más bien excepcional en América Latina, tiene una larga tradición en Colombia —más de ocho décadas— y en algunos períodos llegó a ser una fuente de ingresos fiscales muy importante. Pero había caído en desuso en parte porque también tiene vulnerabilidades y posibilidades de abuso, y a eso se había llegado en épocas recientes: su excesivo uso podía copar la capacidad de pago de los ciudadanos y en algunas ocasiones se utilizó como mecanismo de desplazamiento de grupos populares. La administración Mockus, siguiendo el impulso de su predecesor, recuperó esta herramienta intentando corregir algunas de sus limitaciones, como la de introducir nociones redistributivas y de capacidad de pago en los criterios de cobro, y afinando y ampliando las áreas de impacto de las obras. Con esta nueva versión de este mecanismo, se lanzó un programa de obras viales y de infraestructura que la ciudad requería con urgencia. Incluso la administración Mockus introdujo en lo fiscal una acción conectada con la dinámica de Cultura Ciudadana: propuso una contribución voluntaria de un 10% de los impuestos locales, destinada a una serie de programas específicos. Contra toda expectativa, fue acogida por un número significativo de contribuyentes y esto se ha mantenido en el tiempo.

Antanas Mockus llevó a los puestos directivos de la administración a un equipo conformado mayoritariamente por sus antiguos compañeros de la universidad, que compartían con él su trayectoria ajena a la política y al gobierno: su gestión combinó aspectos contradictorios, pues dieron ejemplo de transparencia y eficacia, aunque también de prácticas calificadas por muchos de tecnocráticas. En esta administración se preparó la privatización de las grandes empresas de servicios públicos, aunque la única de ellas con significación que efectivamente se llevó a cabo fue la empresa encargada del suministro de energía eléctrica que se completaría en el período del siguiente alcalde.

### *Enrique Peñalosa (1998-2000)*

Enrique Peñalosa, quien había sido el contrincante derrotado por Mockus en la elección previa, resultó victorioso en la nueva elección y gobernó Bogotá entre 1998 y 2000. Significativamente esta vez no se presentó por

el Partido Liberal sino como independiente, y de alguna manera apareció como el candidato de continuidad (Mockus nombró en su gabinete algunos colaboradores de la campaña de Peñalosa). Peñalosa había venido aireando un proyecto para Bogotá, que aparecía muy crítico de las tendencias cada vez más fuertes que la capital evidenciaba sobre una cierta imitación del modelo urbano norteamericano de suburbanización y de *sprawl*. Empezó una fuerte campaña para controlar el uso indiscriminado del automóvil particular, continuó con el racionamiento de la circulación de los vehículos particulares e introdujo una serie de medidas adicionales que despertaron gran oposición. Decidió erradicar el hábito de los automovilistas de estacionar sus vehículos en los andenes reservados a los peatones y, para ello, construyó masivamente barreras físicas y endureció las multas y sanciones. Además promovió el uso de la bicicleta, construyendo vías exclusivas para este medio de transporte.

La realización estrella de esta administración —que le dio gran renombre dentro y fuera de la ciudad— fue la propuesta de un sistema de transporte masivo basado en una troncal de buses en una red vial confinada al que bautizaron como Transmilenio. Al igual que otras ciudades latinoamericanas, Bogotá se encontraba en una gran disyuntiva en materia de transporte: de una parte, era claro que el sistema de transporte público cuasi informal prestado por buses era caótico, incómodo, lento, generaba mucha congestión y era completamente inadecuado para satisfacer las necesidades de desplazamiento de una ciudad de casi siete millones de habitantes. Pero la técnica que aparecía como solución, un metro, era de un costo tal que la decisión de construirlo implicaba renunciar a otros gastos públicos muy necesarios, y de todas formas lo que se alcanzaría a construir con los recursos limitados, aún haciendo este gran esfuerzo, sería una red muy pequeña. No existía nada intermedio, las acciones de fondo se aplazaban y la situación se deterioraba cada vez más.

Transmilenio apareció precisamente como una salida con costos accesibles a las condiciones de la ciudad y con un poder de movilización muy apreciable. En realidad esta es una versión evolucionada de una larga exploración de adaptación de técnicas de transporte masivo al uso de los autobuses y que tenía importantes antecedentes en ciudades brasileñas como São Paulo y Curitiba, en Quito y la misma Bogotá. A partir de la observación cuidadosa de los metros, se llegó a la conclusión de que una

parte muy importante de su capacidad masiva de movilización rápida no se derivaba de atributos de los vehículos mismos, los trenes, que son la parte más costosa de esta tecnología, sino de otras dos circunstancias que se podían replicar con un sistema de buses: el uso de estaciones, que permiten que el pasajero adquiera sus boletos previamente y pueda abordar el vehículo en varias entradas sin perder tiempo en la cobranza, y el uso de vías exclusivas. El Transmilenio es un sistema que involucra fundamentalmente estas dos características, pero en lugar de trenes se usan buses de gran tamaño biarticulados, con estaciones, una red exclusiva superficial y un sistema de buses alimentadores. La capacidad de movilización en las horas pico puede llegar a la mitad de la correspondiente a un metro, lo cual contrasta con sus costos de infraestructura que pueden ser un décimo (en realidad, la primera etapa del Transmilenio —que era la menos costosa de construir— tuvo unos costos de alrededor de cinco millones de dólares por kilómetro, mientras que los cálculos para el metro son alrededor de cien millones de dólares por kilómetro). En una primera etapa se construyeron 46 kilómetros y en una segunda etapa, llevada a cabo en administraciones subsiguientes, se construyeron 63 kilómetros adicionales (en la actualidad se construye una tercera etapa de 49 kilómetros).

El impacto del Transmilenio fue muy importante. La velocidad de desplazamiento creció de manera acelerada: más del 50% con respecto al sistema previo de buses, y el sistema absorbió rápidamente una porción importante de los viajes, alrededor del 28%. Desde luego, existen controversias. En la construcción y gestión de esta obra se han cometido errores indudables: para apresurar la inauguración de la primera etapa durante el período del alcalde Peñalosa, se tomó una decisión en la construcción de las vías que resultó fallida y que se ha tenido que reemplazar a un alto costo; el sistema funciona con operadores privados y esta es una de sus innovaciones interesantes, pero muchos comentaristas señalan que los contratos de concesión, especialmente los iniciales, implicaron ganancias excesivas para los concesionarios. Algunas de sus críticas parecen surgir de su misma operación, que desde un cierto punto de vista puede calificarse de exitosa: en las líneas más frecuentadas, el sistema parece haberse saturado en las horas pico y los pasajeros se quejan de la congestión y el apiñamiento. En horas no pico —la manera de operar del sistema permite una dosificación del número de buses cuando la demanda

baja-, se dan períodos de espera muy largos y también hacinamiento. Esto ha hecho que el grado de aceptación del sistema entre los usuarios –que era muy elevado al comienzo– haya descendido de manera importante. Sin embargo, pocos dudan de que sea un salto cualitativo en el manejo de la movilidad en Bogotá. En este volumen, Ricardo Montezuma analiza las importantes mutaciones en materia de transporte, cuyo eje fue Transmilenio.

El alcalde Peñalosa se benefició de una circunstancia excepcional: la gran amplitud fiscal de la que pudo gozar su administración. Como se ha visto, sus predecesores se habían preocupado por sanear las finanzas de la ciudad y en este período se contó con los recursos derivados de la privatización de la empresa de energía. Esta Alcaldía emprendió una ofensiva de grandes inversiones físicas que han sido muy visibles.

Uno de estos frentes lo constituyó el centro de la ciudad. Aunque la necesidad de intervenir en el centro para revertir sus alarmantes tendencias era una preocupación de muchos años, las políticas al respecto se habían limitado a aspectos normativos y persuasivos con muy pocas repercusiones reales. Algunos aspectos eran críticos, en particular se había cristalizado un foco de degradación física y social, conocido como Calle del Cartucho, que concentraba la indigencia y el crimen en el cual incluso a la Policía se le dificultaba entrar y que se convirtió en el símbolo de la inseguridad en el centro y de su deterioro. El alcalde Peñalosa diseñó y comenzó varias inversiones ambiciosas de renovación radical del espacio público: una de ellas, el denominado Eje Ambiental, encargada a uno de nuestros mejores diseñadores, Rogelio Saltona, y que consistió en una remodelación de uno de los espacios más tradicionales del centro de la ciudad, la avenida Jiménez de Quesada, creando un espacio semipeatonal de casi un kilómetro en el corazón del centro, que incluye un hilo de agua que simboliza la memoria del río principal de la ciudad, que corre de manera subterránea por esa vía. En el núcleo del centro comercial tradicional, plétórico de vendedores ambulantes y estacionarios, se construyó una gran plaza que hizo continuidad con la obra anterior. Y en especial, en la propia Calle del Cartucho, que fue erradicada, se construyó un parque metropolitano de 18 hectáreas, la acción física más amplia en el centro por muchos años.

La Alcaldía también realizó obras de infraestructura y de espacio público en diferentes periferias, incluso las más pobres. Continuó el programa de construcción de grandes bibliotecas públicas en barrios populares, reconstruyó parques y alamedas peatonales en diversos lugares de la ciudad. Se realizó un programa de equipamiento remedial de áreas populares desarrolladas originalmente de manera clandestina, de “desmarginalización” como se denominó, que llevó redes, vías, espacio público a zonas muy desprotegidas de la ciudad. Se echó a andar una institución interesante de provisión de tierra urbanizada para la construcción de vivienda social, que se denominó Metrovivienda. Su operación ha sido de mucho menor alcance que las expectativas que despertó, en buena parte debido a que en su momento prácticamente no se combinó con medidas de gestión del suelo que en Colombia son un recurso importante, y en parte porque en su momento aún estaban en temprano desarrollo.

En esta Alcaldía se diseñó y aprobó el Plan de Ordenamiento Territorial, un instrumento de gran importancia de planificación de la ciudad, contemplado por la, en ese entonces, nueva ley de reforma urbana, que permitió un horizonte de acción estatal de mediano plazo, diez años, y formas renovadas de urbanización y desarrollo físico.

### *Antanas Mockus (2001-2003)*

Antanas Mockus volvió a presentar su candidatura a la Alcaldía de Bogotá y derrotó por un margen considerable a una candidata del Partido Liberal. Esta segunda administración puede caracterizarse como una gestión de consolidación, no solamente de su primer período, sino de muchas de las obras y programas emprendidos por su predecesor Enrique Peñalosa: su prurito de continuidad en los aspectos que este nuevo alcalde consideró positivos de su antecesor se resume en que en su gabinete incluyó en sus mismas posiciones a una buena parte de los funcionarios del gobierno precedente.

En este segundo período del gobierno de Mockus se continuó y, en algunos casos, se culminaron las obras que venían construyéndose. Terminó el Eje Ambiental y siguió invirtiendo en la cuantiosa inversión del Parque del Tercer Milenio. Construyó e inauguró la segunda fase de

Transmilenio. Terminó las bibliotecas públicas que conformaron una red. Le dio un giro a la política de Cultura Ciudadana, enrumbándola hacia la búsqueda de la convivencia, en lo que tuvo logros importantes alrededor de varios programas: uno de ellos de promoción del desarme, y un control a los horarios de los establecimientos de diversión nocturna.

Un elemento importante de su mandato consistió en que puso en marcha algunos de los instrumentos de gestión del suelo que habían tardado en implementarse, en parte por resistencias de distinto tipo. Bogotá tomó la vanguardia de utilizar la Participación en Plusvalías y el criterio de reparto equitativo de cargas y beneficios en los nuevos planes parciales. Juan Felipe Pinilla hace un análisis de esta experiencia en este volumen.

### *Luis Eduardo Garzón (2004-2007)*

El siguiente alcalde electo para dirigir los destinos de Bogotá implicó una nueva sorpresa: a pesar de que había un candidato “oficial” muy fuerte, respaldado por el Presidente de la República que tenía una gran popularidad y una fuerza electoral considerable en la capital, y que tenía también el aval del ex alcalde Peñalosa, el vencedor fue su competidor Luis Eduardo Garzón, un ex sindicalista perteneciente a un nuevo partido de izquierda, que nunca había logrado resultados electorales de consideración en la ciudad. Este resultado fue un indicio de un aspecto que no fue bien percibido con respecto a la sucesión de alcaldes anteriores: la mayoría de los bogotanos resentía que sus desempeños tan conspicuos en obras y nuevas formas de operación de la capital no habían puesto la atención requerida a las condiciones sociales de los grupos populares. Luis Eduardo Garzón fue elegido fundamentalmente por electores de las capas de menores ingresos que votaron por él con la expectativa manifiesta de que este nuevo alcalde diera un giro al respecto e hiciera un énfasis en lo social. Sus contradictores tenían el temor de que con una gestión demagógica echara a perder muchos de los que se consideraban logros de los alcaldes anteriores.

24 El nuevo alcalde efectivamente puso un acento especial en programas de auxilio a grupos especialmente vulnerables y en la atención de reivin-

dicaciones populares amplias y tradicionalmente centrales en la agenda de estos grupos. Entre las acciones más visibles se destacó una campaña para combatir el hambre de los grupos más necesitados, pues las cifras mostraban que este flagelo, la desnutrición por insuficiencia de alimentos, una de las peores expresiones de la pobreza, era algo muy considerable en la población más pobre de la ciudad. Se llevó adelante un programa de alimentación de la niñez en las escuelas y de comedores populares. De otro lado, se adelantó un ambicioso programa de construcción de colegios oficiales, la mayoría de ellos con muy altos estándares de calidad para ampliar drásticamente la oferta educativa y avanzar en la cobertura que ha llegado prácticamente a una atención total.

Pero contra muchas expectativas y temores, el alcalde Garzón también se preocupó por dar continuidad a gran parte de los programas anteriores. Completó el Parque del Tercer Milenio y empezó la tercera fase del Transmilenio. Profundizó las campañas contra el porte de armas y contra distintos tipos de intolerancia, y adelantó dispositivos para articular la acción del Distrito Capital con los municipios de su entorno, pues la “metropolización” —un fenómeno que había tardado en manifestarse en el desarrollo de la ciudad— es un hecho cada vez más protuberante, que genera importantes desafíos para el manejo de esta urbe. En este volumen, Óscar Alfonso aborda algunos aspectos del proceso reciente de metropolización de Bogotá y de las políticas al respecto.

### *Samuel Moreno (2008-2011)*

La última disputa electoral también tuvo un desenlace inesperado. El ex alcalde Peñalosa, que había adquirido un enorme prestigio nacional e internacional como un funcionario de calidad excepcional, decidió candidatar nuevamente y esta vez ya no por interpuesta persona, sino directamente, con el apoyo, además, del Gobierno nacional. Frente a él, el Polo Democrático Alternativo, el partido del alcalde Garzón, presentó como candidato a Samuel Moreno, hasta ese momento Senador de la República. No parecía muy auspiciosa esta última candidatura, especialmente por la calidad del rival y porque, en términos de política nacional, el oficialismo mostró tener un gran interés en recuperar la Alcaldía de la capital

de la República e hizo un gran esfuerzo por favorecer a Peñalosa. Pero el triunfo fue de Moreno, lo que pone de relieve, de nuevo, la dificultad de políticos como Peñalosa de infundir confianza en los grupos populares. Su bandera central, que parece haber sido decisiva en su victoria, también fue un poco inopinada: la constituyó la promesa de construir un Metro. Aunque no se presentaba como una alternativa al Transmilenio, en la práctica lo era, y pone de relieve la creciente insatisfacción con este último medio de transporte. Hasta el momento actual —finales de 2009—, el alcalde Moreno, una vez elegido, ha tenido un muy débil respaldo en la opinión ciudadana, tal vez influido por las muy considerables molestias que vive la ciudad en términos de movilidad, pues se han acometido simultáneamente una gran cantidad de construcciones y readequaciones viales, especialmente la tercera etapa del proyecto Transmilenio.

### Los textos en este volumen

El primer texto de este volumen, *¿Qué fue y qué será la Cultura Ciudadana?* elaborado por los investigadores del Instituto de Estudios Urbanos de la Universidad Nacional de Colombia, sede Bogotá, Paul Bromberg y Tatiana Gomescásseres (Bromberg dirigió el primer programa de Cultura Ciudadana en la primera administración de Antanas Mockus), quienes analizan los rasgos originales de esta política, sus presupuestos y sus medios de ejecución, y examinan su evolución y sus mutaciones tanto en la segunda administración de Mockus como en la Alcaldía subsiguiente de Luis Alberto Garzón y en otras ciudades colombianas en las cuales se han desarrollado réplicas. Se trata de un análisis muy pertinente de una política que por sus efectos positivos ha sido elogiada e imitada, pero no siempre comprendida a cabalidad.

En el texto *Vivir en Bogotá. Estrategias y prácticas de movilidad residencial urbana*, la geógrafa francesa Françoise Dureau analiza las pautas residenciales de los bogotanos en lo que se refiere a sus modalidades de acceso y localización. Apoyada en información amplia y rigurosa, la autora muestra que además de los determinantes tradicionalmente contemplados al respecto, como los costos de transporte y el ingreso, operan otros factores como las relaciones familiares y el ciclo de vida. Identifica esque-

mas complejos que articulan distintos elementos de orden demográfico, económico, ideológico, que constituyen prácticas reconocibles, óptica desde la cual es posible entender la movilidad como un elemento esencial de la estructuración del espacio urbano en la ciudad.

En su texto *Bogotá: del transporte como problema a la movilidad. Transformaciones culturales y espaciales*, Ricardo Montezuma analiza las profundas mutaciones que ha tenido la ciudad en materia de transporte, en lo cual defiende la tesis de que estos cambios van más allá de la utilización de nuevas formas técnicas y que responden sobre todo a una renovación en la concepción del problema: en los últimos tiempos, quienes han tenido las responsabilidades en esta materia en la ciudad han ampliado la noción de *transporte* como un instrumento, al de *movilidad* como una práctica que incluye más dimensiones y que pone en el centro de las preocupaciones al ciudadano. Con esta aproximación, el autor reconstruye las políticas de movilidad que incluyen las acciones encaminadas a transformar los valores y comportamientos de los ciudadanos y ciudadanas con respecto a la movilidad, dispositivos de regulación, promoción de formas alternativas de desplazamiento y nuevos medios de transporte como Transmilenio. Un atractivo de este texto es que conecta este análisis con la discusión de propuestas y temas que se debaten actualmente, como el proyecto de construir un Metro, un tren de cercanías y nuevos desafíos como el que implica la abrumadora proliferación de motocicletas en las calles de la ciudad.

Thierry Lulle en su texto *La planeación y la gestión urbanas a prueba de la movilidad espacial. Bogotá en los años 1990 y 2000* examina, de una parte, la transformación muy notable que ha tenido el manejo de la ciudad en lo respectivo a la planeación y la gestión, mostrando cómo de las concepciones estatistas y unilaterales se ha pasado a nociones más plurales y participativas, en las que la gestión, como dispositivo operativo de las políticas, ha tomado mayor fuerza con respecto a las visiones puramente prefigurativas de la planeación tradicional. Este análisis se hace desde un ángulo desacostumbrado pero muy elocuente: desde el punto de vista de la movilidad espacial, entendida no solamente como desplazamiento cotidiano (transporte) sino también como movilidad residencial.

El examen crítico de las políticas de descentralización en la ciudad —uno de los elementos que prometía ser más novedoso en la fase reciente del desarrollo institucional de la ciudad— es el objetivo del texto de

Alberto Maldonado *Descentralización territorial en Bogotá. El espíritu centralista de las autoridades descentralizadas*. El autor examina cómo las medidas descentralizadoras tuvieron muchas dificultades en ser acogidas y por ello sus alcances fueron originalmente modestos. Pero además afirma que incluso sus avances más bien tímidos han sido revertidos en la práctica. El autor atribuye esto a elementos conceptuales de los gobernantes que desconfían básicamente de las virtualidades positivas de la descentralización.

Françoise Dureau y Andrea Salas Vanegas abordan el tema de la segregación socio-espacial en la ciudad en su texto *Las diferentes expresiones del proceso de segregación socio-espacial en Bogotá*. En la discusión de este tema, que ha ganado atención en las ciudades de la región, se ha adolecido de la falta de referentes empíricos precisos. En este artículo, las autoras se proponen contribuir a llenar este vacío, pues realizan un análisis que moviliza las cifras de los tres censos disponibles en su momento (1973, 1985 y 1993), que son tratados con un nivel de desagregación muy detallado. Ellas construyen indicadores de segregación y realizan diferentes ejercicios de análisis espacial que permiten tener una idea precisa del desenvolvimiento de este fenómeno y eventualmente posibilitan comparaciones con otras ciudades. Destacamos algunos aspectos de sus conclusiones: llaman la atención sobre la consideración de que la segregación es un hecho en cuyas manifestaciones la escala espacial es decisiva: uno de los elementos novedosos que ellas registran, es que con el pasar del tiempo parece existir un sostenimiento de niveles altos de segregación en la escala más alta, es decir que se mantiene la macrosegregación, pero se hace evidente una agudización de la microsegregación. La noción más expandida es que en las ciudades latinoamericanas el principal factor de segregación es el nivel de ingreso: las autoras lo constatan, pero encuentran que existen otras dimensiones con distribuciones espaciales muy desiguales, como la edad y el tipo y tamaño del hogar, lo cual enriquece la percepción de este fenómeno. También muestran algunos indicios incipientes de agrupación espacial de migrantes que comparten un mismo origen.

En su texto *Profundización de las relaciones de metropolización de Bogotá con la Sabana*, Óscar Alfonso examina la interacción cada vez más intensa de la capital colombiana con un entorno espacial bastante amplio. Por un hecho histórico más bien fortuito, la expresión administrativa de la

metropolización había tardado en manifestarse en Bogotá: a comienzos de los años cincuenta, un Gobierno militar amplió fuertemente los límites municipales de la capital (del Distrito Especial) involucrando los seis municipios contiguos. Por ello, la metropolización, entendida como la extensión de la interdependencia socio-espacial de la gran ciudad con núcleos periféricos políticamente independientes, aún antes de su fusión física, no tuvo una gran visibilidad durante mucho tiempo. Pero la ciudad ha seguido creciendo y ha rebasado sus límites administrativos: hoy en día esta es una circunstancia de gran importancia en la vida de la ciudad y genera muchas dificultades. El autor hace un análisis sobre este hecho interesante que involucra varios aspectos: los flujos migratorios residenciales entre la ciudad central y sus núcleos periféricos, los desplazamientos cotidianos sobre los que ahora se dispone de información y las pautas de localización de los establecimientos industriales.

La vivienda ha sido uno de los componentes urbanos menos tomados en cuenta en las políticas de los últimos alcaldes de la ciudad, en parte porque desde hace mucho tiempo los instrumentos para atender estas necesidades son del orden nacional. Solamente en épocas recientes las autoridades municipales comenzaron a desarrollar herramientas locales. Desde comienzos de la década de los años noventa, los gobiernos nacionales han adelantado una política de vivienda siguiendo rigurosamente los postulados liberales. Nicolás Cuervo y Samuel Jaramillo, en su texto *Dos décadas de política de vivienda apostando por el mercado*, realizan un balance de lo que han sido sus efectos en la capital colombiana. Sus conclusiones son muy críticas: el sector de la promoción que produce para la demanda solvente, sometido a las agudas oscilaciones del mercado, cayó en una de las crisis más profundas y prolongadas de las que se tenga noticia. El sistema de subsidios a la demanda dedica una porción muy limitada a estos rubros, no llega a los más pobres ni a los que no disponen de una vinculación laboral formal y sus productos son de un tamaño escandalosamente pequeño. La autoconstrucción informal se ha disparado y ha recobrado los niveles de cuando la ciudad tenía crecimientos demográficos muy veloces y muchos menores recursos en la década de los años setenta.

Precisamente sobre este tema de la informalidad, Adriana Parías hace una exploración sobre las prácticas habitacionales en su artículo *Mercados*

*informales y estrategias residenciales de los sectores populares en Bogotá.* Como lo indica el título, su punto de partida y al mismo tiempo su constatación, es que estas actividades no están al margen de las relaciones mercantiles y que, por el contrario, constituyen mercados que tienen ciertas peculiaridades. A partir de información primaria, el texto explora el mercado primario de venta informal de lotes y los mercados secundarios de alquiler de viviendas y de compraventa de viviendas usadas. Examina sus regularidades tanto en volumen de actividad como de precios y compara con los datos correspondientes de los mercados formales para grupos populares.

La legislación colombiana es muy avanzada en instrumentos que se ponen a disposición de los municipios para intervenir en el mercado del suelo y para su gestión. Dos leyes sucesivas, la Ley 9 de 1989 y la Ley 388 de 1997 conocidas como *Leyes de reforma urbana*, y la misma *Constitución* de 1991, proporcionan estas herramientas. Pero su puesta en operación ha sido un proceso que ha enfrentado dificultades y que todavía está en camino, no solo porque se trata de afinar útiles que a veces requieren dispendiosos ajustes técnicos y operativos, sino también porque el espíritu de estas leyes tiene contradictores. Las últimas administraciones de Bogotá se han constituido en la vanguardia de este proceso de activación de estos instrumentos. Juan Felipe Pinilla analiza en su texto *Los avances del proceso de implementación de los instrumentos de la Ley 388 de 1997 en Bogotá* las potencialidades de estos elementos legales y la trayectoria que ha experimentado Bogotá en su implementación.

## Bibliografía

Gilbert, Alan (2008). “Buen gobierno urbano ¿evidencia de una ciudad modelo?”, en: Alan Gilbert y María Teresa Garcés. *Bogotá: progreso, gobernabilidad y pobreza*. Bogotá: Universidad del Rosario.

Jaramillo, Samuel (1998). “La imagen de Bogotá en textos de los años treinta y los noventa”, en: Alberto Saldarriaga y Samuel Jaramillo. *Bogotá a través de las imágenes y las palabras*. Bogotá: Tercer Mundo Editores / Observatorio de Cultura Urbana, Alcaldía Mayor de Bogotá.

Páez Escobar, Gustavo (1993). "Bogotá desvertebrada". *El Espectador*, 2 de enero.

Santos, Francisco (1992). "Señor alcalde". *El Tiempo*, 22 de noviembre.

S/a (1992a). "Un aniversario más". *El Espectador*, 6 de agosto.

S/a (1992b). "Bogotá: y todo sigue igual". *El Tiempo*, 3 de agosto.