

**CENTRO UNIVERSITÁRIO BELAS ARTES DE SÃO PAULO**

**INICIAÇÃO CIENTÍFICA**

**GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO**

**IVAN AUGUSTO ALVES PEREIRA**

**A RECONSTRUÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO DE BOGOTÁ**

**AS GESTÕES MOCKUS E PEÑALOSA**

**SÃO PAULO**

**2013**

**IVAN AUGUSTO ALVES PEREIRA**

## **A RECONSTRUÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO DE BOGOTÁ**

### **AS GESTÕES MOCKUS E PEÑALOSA**

Artigo Científico apresentado à Coordenação de Iniciação Científica como requisito à obtenção do certificado de conclusão da pesquisa desenvolvida no curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário Belas Artes de São Paulo.

Orientador(a): Prof. Dra. Luiza Naomi Iwakami

SÃO PAULO

2013

## **RESUMO**

O presente estudo busca um aprofundamento nas gestões públicas de Bogotá entre Janeiro de 1995 e Dezembro de 2003, período em que dois grandes nomes do cenário político local alcançaram mudanças que repercutiram em todo o mundo. Para muitos as gestões de Antanas Mockus (95-97 e 2001-2003) e Enrique Peñalosa (1998 – 2000) tiraram de Bogotá o título de cidade mais caótica do continente Sul-americano e colocaram a cidade na vanguarda urbanística da região. O trabalho é dividido em quatro partes principais, na primeira uma leitura histórica de Bogotá, na segunda uma análise sobre os anos Mockus, posteriormente falaremos sobre os anos Peñalosa e para finalizar um debate sobre como uma gestão está relacionada à outra.

**Palavras-chave:** Bogotá, Enrique Peñalosa, Antanas Mockus, Urbanismo.

## **ABSTRACT**

This essay is a deeper look into Bogota's public management between January 1995 and December 2003, time in which two important names in the local political scene accomplished changes that had world-wide repercussion. For many people the management of Antanas Mockus (95-97 e 2001-2003) and Enrique Peñalosa (1998 – 2000) took away from Bogota the title of most chaotic city in the South-American continent and put it in the region's urbanistic leading edge. The essay is split in four main parts, the first one is a historic background of Bogota, the second is a look into the Mockus years, then we'll discuss the Peñalosa years and we'll close with a debate on how both managements relate to each other.

**Keywords:** Bogota, Enrique Peñalosa, Antanas Mockus

## Sumário

1.0 – Bogotá.....	6
1.1-Pablo Escobar, O Cartel de Medellin e o Caos Cívico. ....	8
1.2 – A Morte de Pablo, Andrés Escobar e Os Estados Unidos. ....	9
1.3 A explosão demográfica e o caos urbano.....	10
1.4 Os primeiros passos para a transformação .....	11
2. Antanas Mockus .....	12
2.1 – A Campanha.....	12
2.2 – Política de cultura cidadã.....	13
2.3 Finanças .....	18
2.4 Obras .....	19
2.5 Críticas .....	19
3 – Enrique Peñalosa .....	21
3.1 campanha .....	21
3.2 – Por La Bogotá que queremos .....	21
3.3 – Transmilenio .....	22
3.3.1 – A guerra aos automóveis.....	23
3.3.2 – O Metrô .....	24
3.3.3 – Criação de empresa .....	25
3.3.4 – O Sistema Transmilenio .....	26
3.4 – Espaço Público .....	28
3.4.1 – Plano de Reordenamento Territorial.....	29
3.4.2 – A reformas .....	29
3.4.2.1 - San Victorino .....	30
3.4.2.2 – Recuperação dos bairros orientais .....	30
3.4.2.3 – A maior alameda do mundo .....	30
3.4.2.4 - Recuperação da “Puente de Venecia” .....	31
3.4.2.5 - Carrera 15.....	31

## A Reconstrução do Espaço Público de Bogotá

3.4.3 – parques para integrar a cidade.....	32
3.4.3.1 – O Country Club .....	33
3.4.4 – Ciclorotas .....	33
3.5 – Partido Verde.....	34
4 – Conclusões .....	35
Como a gestão Mockus influenciou a gestão Peñalosa?.....	35
Referencias .....	36
Anexos .....	37
Anexo 1 - A transformação do bairro de Santa Ines: .....	37
Anexo 2 -Recuperação da Praça San Victorino: .....	39
Anexo 3 – Puente de Venecia .....	40
Anexo 4 – Carrera 15 .....	41
Anexo 5 – Parques de Bairro .....	43
Anexo 6 – Transmilenio .....	44
Anexo 7 – Antanas Mockus .....	44
Agradecimentos:.....	45
Referencias .....	45

## 1.0 – Bogotá

“Já a primeira vista, o próprio traçado urbano dos centros urbanos na América espanhola denuncia o esforço determinado de vencer e retificar a fantasia caprichosa da paisagem agreste: é um ato definido de vontade humana. As ruas não se deixam modelar pela sinuosidade e pelas asperezas do sol; impõe-lhes antes o acento voluntário da linha reta. O Plano regular não nasce, aqui, nem ao menos de uma ideia religiosa, como a que inspirou a construção das cidades do Lácio e mais tarde a das colônias romanas, de acordo com o rito etrusco; foi simplesmente um triunfo da aspiração de ordenar e dominar o mundo conquistado. O traço retilíneo, em que se exprime a direção da vontade a um fim previsto e eleito, manifesta bem essa deliberação. E não é por acaso que ele impera decididamente em todas essas cidades espanholas, as primeiras cidades abstratas que edificaram os europeus em nosso continente...” (Raízes do Brasil, Sergio Buarque de Holanda, pg.96).

Desde sua fundação no dia 6 de Agosto de 1538, Bogotá possui a preocupação com sua forma urbana, como vimos no texto acima citado, isso ocorre em função da preocupação espanhola em ocupar e consolidar rapidamente seus territórios até então recém-descobertos na América.

Posteriormente, já na metade do século XX outro acontecimento interfere diretamente na vida urbana de Bogotá. No dia 9 de Abril de 1948 uma revolta generalizada motivada pelo assassinato do líder popular Jorge Eliécer Gaitán “El Desarrollo de la ciudad en la segunda mitad del siglo XX está marcada por los acontecimientos sucedidos el viernes 9 de abril de 1948, cuando la incontenible ira popular se convirtió en una máquina demolidora que recayó sobre las casonas y los edificios de

Bogotá...” (Freddy Arturo Cardeño Mejía, historia del desarrollo urbano del centro de Bogotá, 2007, pg 49).

O Bogotazo como ficou conhecido o dia 9 de Abril de 1948 acarretou na demolição de diversos edifícios na cidade de Bogotá. A demolição desses edifícios acarretou em novos espaços livres no sitio urbano de Bogotá, foi uma nova oportunidade para a administração municipal corrigir problemas históricos referentes ao planejamento urbano na cidade. A nova oportunidade que se abriu para o debate dos espaços das cidades não foi utilizada, uma guerra civil que perdura até hoje se inicia, o governo volta suas atenções para uma perseguição contra movimentos populares, segundo o governo são eles os principais responsáveis pela destruição do Bogotazo.( Documentário El Bogotazo, lá origem de las Farc). Essa perseguição aos movimentos sociais acarreta em uma fuga em massa da cidade para o campo, onde esses grupos se refugiam e se estruturam para combater o governo, sendo que a partir da década de sessenta vários grupos de esquerda já se estruturam de forma forte o suficientemente para entrar em conflitos armados contra o governo, nesse período nascem famosos grupos que brigavam por reforma agrária e justiça social, os mais famosos são as Forças Armadas Revolucionarias da Colômbia, que tinham como grande causa a questão agraria, o Exercito da Libertação Nacional que se tratava de um grupo revolucionário influenciado pela Revolução de Cuba e o Movimento 19 de Abril, o M-19 que se caracterizou como uma guerrilha urbana de esquerda, esse ultimo portanto atuava nos centros urbanos.

As diversas ações do governo no campo em busca de combater essas organizações acarreta em um abandono cívico, paralelamente a isso se observa um aumento drástico no consumo mundial de drogas, a Colômbia em função de sua localização estratégica na América do Sul, tanto pela proximidade com os maiores plantadores da folha de Coca, Peru e Bolívia, assim como sua proximidade com México e principalmente Estados Unidos, o maior receptador de drogar em todo o mundo e o mais importante lembrar, para as drogas que saiam do Peru e da Bolívia chegarem a América do Norte elas obrigatoriamente teriam de passar pela Colômbia. A partir disso vários grupos criminosos da Colômbia se especializam em produzir a droga a partir da compra da folha que vinha do Peru e da Bolívia, processar a droga e vender em formato de cocaína para a América do Norte, sendo que no começo dos anos oitenta a Colômbia já era o maior produtor de Cocaína do mundo.

### **1.1-Pablo Escobar, O Cartel de Medellin e o Caos Cívico.**

Para entender com maior clareza qual era a situação da Colômbia no início dos anos noventa é imprescindível entender os contornos que a guerra civil ganhou ao longo da década de oitenta. Com o desenvolvimento do mercado das drogas surge o Cartel de Medellin, considerado por muitos o mais poderoso grupo de narcotráfico da história. Após alguns anos do surgimento do Cartel de Medellin um senhor chamado Pablo Escobar assume a liderança do grupo e revoluciona o sistema de distribuição e produção da cocaína. Pablo cria uma poderosa rede de distribuição, conta com aviões, barcos, verdadeiros exércitos e influência política. Segundo Virginia Vallejo no seu livro *Amando Pablo, Odiando Escobar*, a amante de Pablo Escobar revela a proximidade entre o então chefe da Aeronáutica Alvaro Uribe (posteriormente Uribe foi presidente da Colômbia) e o chefe do Cartel de Medellin. Pablo nutria importantes relações políticas e também gozava de uma ótima relação com a população pobre. Durante boa parte dos anos oitenta Pablo construiu conjuntos populares de moradia tanto em Medellin como em Bogotá, construiu diversos campos de futebol na periferia, distribuía dinheiro e alimentos (Documentário Pablo Escobar El Terror de Colombia).

Pablo Escobar se elegeu Deputado Federal o que aumentou sua influência política, porém após o então ministro da Justiça Rodrigo Lara Bonilla denunciar qual era a fonte de renda de Pablo e posteriormente ser assassinado por Pablo Escobar em 1983 as coisas ficaram ainda mais tensas no país. Pablo perdeu seu mandato e se tornou muito mais violento, iniciou uma verdadeira guerra contra a Colômbia, instalou a cultura do medo, uma de suas atitudes mais polemicas foi o anuncio de que pagaria 1000 dólares a cada policial morto, em um país de terceiro mundo onde muitas pessoas passam fome, muitos começaram a matar policiais como forma de incrementar sua renda. Pablo também foi o responsável pelo assassinato de mais dois candidatos a presidência do país, também assumiu a autoria de um atentado contra o voo 203 da Avianca, que iria de Bogotá para Cali, uma bomba explodiu dentro do avião e matou 107 pessoas, segundo Pablo o alvo era Cesar Trujillo, então líder das pesquisas eleitorais. Segundo algumas fontes Pablo chegou a ter uma fortuna pessoal de 28 milhões de dólares nos anos oitenta, o que o tornou um dos homens mais ricos do mundo segundo a revista Forbes. Tanto dinheiro transformou Pablo em um grande proprietário de terras na Colômbia. Irritado com as constantes invasões de suas propriedades, invasões essas organizadas pelas milícias do campo que lutavam pela reforma agrária, como o caso da Farc, Pablo contrata Yair Klein, um ex-comandante do exercito de Israel com intuito de montar verdadeiros exércitos no



combate às milícias no campo. Os exércitos de autodefesas, conhecidos como Paramilitares entram em conflito direto com as milícias de campo, porém como os paramilitares tinham a injeção de capital do narcotráfico, se tornaram rapidamente mais preparados e bem equipados. Como forma de financiar os seus exércitos contra os paramilitares as milícias entram no mercado de drogas como forma de obter uma fonte de injeção de capital para os seus exércitos.

A grande verdade é que nesse momento, no final dos anos oitenta a Colômbia se encontrava envolvida pelas drogas, uma guerra civil financiada pelas drogas se tornava cada vez mais forte, narcotraficantes com influencia em todos os poderes, mídia, cultura levaram o país a falência cívica, os números de segurança impressionam, a taxa de homicídios por cem mil habitantes chega a absurdos 80, uma das mais altas do planeta.

## **1.2 – A Morte de Pablo, Andrés Escobar e Os Estados Unidos.**

Em 1989, sob domínio total das drogas, abandonos de políticas públicas voltadas pra outros setores, orçamento totalmente comprometido em função da luta contra as drogas, as cidades entraram em estado de caos. Pablo Escobar vive o seu auge midiático, após anos como mecenas de um clube de futebol da Colômbia, ele ganha os olhos do continente. Após o Nacional conquistar a Libertadores da América, torneio de futebol mais importante do continente, sobre diversas acusações de ameaças a juízes, Pablo é visto no camarote no dia da final, além disso, após o jogo Pablo desce para receber o troféu junto à equipe. A imprensa mundial reforça ainda mais os olhos sobre o que se passa na Colômbia após essa demonstração pública de descontrole cívico. A partir dessa pressão externa, contando com apoio dos Americanos, que estavam determinados a acabar com Escobar (afinal se tratava do maior fornecedor de drogas para a população Americana), a Colômbia começa uma caça a Escobar.

O episodio a seguir mostra como é infundável o controle do narcotraficante sobre as instituições do país. Após mandato de prisão contra Escobar, o mesmo negocia sua apresentação à policia. Antes disso Escobar se utiliza do seu lobby político e aprova no congresso uma lei que impede pessoas que cometeram crimes na Colômbia de serem extraditadas para outros países, Escobar tinha medo de ser enviado para os Estados Unidos aonde seu braço de influencia não teria força. Durante as negociações Escobar admite se entregar, desde que ficasse preso numa prisão que ele mesmo construiria, sob

o comando de sua guarda pessoal. O governo aceita, Escobar constrói sua prisão apelidada de “La Catedral”, prisão que contava com cinema, cassino, restaurante de topo e todo o conforto para o criminoso. Escobar se dirige a “La Catedral” onde ficou por 18 meses, porém suas frequentes aparições fora da prisão e o conforto de seu cárcere acabaram gerando uma pressão ainda maior sob o governo, principalmente dos Estados Unidos, que se coloca de vez no combate a Escobar. Escobar foge da prisão e acaba sendo assassinado ao tentar fugir da polícia no dia 2 de Dezembro de 1993. Essa caçada a Escobar também marca o início de uma extrema intervenção dos Estados Unidos na Colômbia que perdura até os dias de hoje.

Logo após a morte de Escobar outro fato estremece o orgulho Colombiano. Após excelente desempenho nas eliminatórias da Copa do mundo de futebol de 1994, aonde conseguiu resultados excelentes como a vitória de 5x0 contra a Argentina em Buenos Aires, personalidades como Pelé colocaram a Colômbia como favorita a vencer a Copa. Esse momento estava servindo para reunir o povo depois de tantas décadas, mas a verdade é que o futebol como já citado anteriormente não escapava dos braços do narcotráfico. O Cartel de Cali que toma a frente do controle das drogas após a morte de Escobar investe muito dinheiro em apostas na Colômbia para a Copa, a verdade é que a atuação da seleção foi desastrosa, foi eliminada sem nenhuma vitória após a partida contra os Estados Unidos quando o Capitão do time e ídolo do Nacional, maior time do país, faz um gol contra. O jogador Escobar é assassinado uma semana após retornar à Colômbia. Esse fato chocou a Colômbia, nesse momento a nação sente que precisa reagir, o combate ao narcotráfico se intensifica em forma de protestos e o mais importante o início do rompimento com a antiga classe política

### **1.3 A explosão demográfica e o caos urbano**

De fato Bogotá foi uma cidade que cresceu muito rapidamente. A violência no campo por motivos explicados anteriormente resultou num êxodo rural em massa durante a metade do século XX. Segundo Montezuma 1996, a população de Bogotá em 1938 era de aproximadamente 325 mil habitantes, em 1951 após o Bogotazo e a violência no campo, sua população mais do que dobrou em menos de 15 anos e passou para 715 mil em 1951. Em 1964 a população era de 1.697 milhões, em 1973 o número era 2.861 milhões, 4.236 milhões em 1985, 5.484 milhões em 1993 e 6.778 milhões em 2005.

Ou seja, podemos observar que a população de Bogotá se multiplicou aproximadamente em 10 vezes entre 1951 e 2005. Montezuma também lembra que a

área total da cidade que era de aproximadamente 2 mil hectares em 1938, passou para 4 mil em 1951 e chegou a 33 mil hectares em 2005.

Os anos de violência no campo levaram o medo a população rural que culminou numa corrida para a cidade, e como existem poucas opções de centros urbanos na Colômbia o resultado foi um inchaço da Capital do país. Com os olhos do Estado naturalmente voltados para as crises no campo e na guerra contra o Narcotráfico o resultado foi que este inchaço tanto populacional quanto territorial se deu sem a presença do estado.

Como o país enfrentava uma grande crise naturalmente apenas uma minoria dessa população que foi para Bogotá conseguiu emprego. “Com a vertiginosa taxa de crescimento populacional, a decorrente expansão urbana aconteceu de forma atomizada, sem controle, nem planejamento”. Centenas de precários bairros marginais, carentes de serviços públicos básicos, emergiram espalhados em todas as direções da cidade. Bogotá experimentou uma urbanização incontrolada, as previsões dos planos de desenvolvimento sempre falharam e as autoridades não conseguiram orientar uma expansão urbana planejada, ao invés, emergiram centenas de bairros espalhados em todas as direções, Com a construção de grandes infra-estruturas públicas, a miríade de migrantes deslocados pela ‘*Violencia*’ conseguiu arrumar emprego na capital. Além do mais, em 1954, se criou o *Distrito Especial de Bogotá*, de tal modo, à área metropolitana de Bogotá foram anexados os municípios vizinhos de Usme, Bosa, Fontibón, Engativá, Suba e Usaquén, e se estabeleceu uma nova estrutura administrativa para a cidade. (BUSTAMANTE)

#### **1.4 Os primeiros passos para a transformação**

Durante a gestão de Jaime Castro entre 1992 e 1994 se iniciou uma austera reforma fiscal no município, a prefeitura apertou as contas, iniciou um maior controle sobre os gastos públicos, durante a gestão de Jaime Castro também se aprovou o estatuto orgânico de Bogotá, desta forma aumentou consideravelmente a autonomia do município sobre o poder federal, grande foco de corrupção: “como resultado das medidas implementadas pelo Prefeito Jaime Castro, as relações entre a administração e o conselho distrital tornaram-se mais transparentes e independentes. Aliás, a independência da origem política dos prefeitos permitiu lhes conformar suas equipes de governo completamente em liberdade. Desta maneira, os sucessivos prefeitos

escolheram pessoas mais idôneas comprometidas com a questão pública. Passou-se de um esquema de politicagem e clientelismo, a uma opção muito mais ética e profissional, assim reduziu-se a corrupção e aumentou-se a eficiência dos funcionários, posto que melhorou o sistema de contratação pública.” (MONTEZUMA, 2004)

## 2. Antanas Mockus

### 2.1 – A Campanha

Antanas Mockus é formado em filosofia e Matematica na Universidade nacional da Colômbia, fez mestrado em Filosofia com sua tese “representar e dispor: um estudo de noção de representação orientado à avaliação no seu papel na compreensão previa dos ser como disponibilidade”. Foi nomeado reitor da Universidade Nacional em 1990 onde promoveu uma ampla reforma no ensino. Mockus se tornou conhecido por ser o reitor que mesmo bem sucedido ia de bicicleta para o trabalho, mas dois fatos elevaram sua fama a alcançar todo o país. Em um evento na cidade de Manizales, Mockus pegou o seu órgão genital em frente à multidão, posteriormente no Auditório da Universidade Nacional de Bogotá, durante um protesto de estudantes, Mockus irritado por não conseguir o silêncio de todos abaixou suas calças e mostrou os seus glúteos para a plateia. O vídeo do ato foi repetido exaustivamente na mídia local e Mockus foi forçado a pedir renúncia do cargo de reitor.

Mockus reaparece no cenário no ano de 1993 com uma surpreendente candidatura a prefeitura de Bogotá. A verdade é que a opinião pública encarou a noticia de sua candidatura como mais uma grande gozação de Antanas e dava como certa a vitória de Enrique Peñalosa, nome conhecido por fazer campanhas onde prometia mudar radicalmente a cara da cidade. Mockus em uma campanha sem precedentes na história apresenta uma campanha independente, sem partido e sem publicidade. Mockus não apareceu nos debates de Televisão, não tinha programa na televisão e no Rádio e nem conchavos políticos. A candidatura de Mockus começou a ganhar popularidade a partir do corpo a corpo, Mockus pessoalmente andava pelas ruas de Bogotá fazendo sua campanha. Durante a corrida eleitoral Antanas cria um personagem, o Super- Cidadão, e com uma fantasia amarela, capa vermelha estilo Superman, e um grande C em seu peitoral Mockus gritava que seria ele o Herói que iria salvar a cidade.

Anos mais tarde, no Documentário Bogota Change, o grande adversário eleitoral de Mockus, Enrique Peñalosa faz a seguinte leitura da corrida eleitoral “Eu era visto como a nova cara da política colombiana, a população estava claramente cansada dos nomes de sempre e eu vim com ideias novas, apareci como um frescor perante aquelas faces de sempre, a população queria algo novo e eu era o algo novo, eu era o diferente, só que no meio do processo aparece Antanas e aquelas loucuras todas, a verdade é que perto dele eu parecia um político tradicional”.

## 2.2 – Política de cultura cidadã

O Plano de desenvolvimento econômico, social de obras públicas, decreto 295 de Junho de 1995 batizado de “formar ciudad” trata-se de um decreto aonde o prefeito coloca em questão as metas para a sua gestão, ali já deixava bem claro o que encontraríamos em sua primeira gestão entre 1995 e 1997. Oriundo da academia e livre de obrigações políticas Mockus nomeou uma equipe de secretários usando critérios exclusivamente técnicos e se utilizando da argumentação acadêmica ele explicava suas prioridades:

“Art5. Dec 295 06/1995 – Prioridades: Las prioridades delPlan, consistentes com el Programa de Gobierno, son:

- a) *Fortalecer lá autoregulaciónciudadana: cultura ciudadana*
- b) *Prevenir y mitigar el deterioro de las condiciones ambientales: médio ambiente*
- c) *Recuperar los ambientes em que se esciudadano: espacio público*
- d) *Impulsar eldesarrollo humano y la convivência: progreso social*
- e) *Mejorarlainfraestructura material y lacapacidad humana para hacerlaciudad más competitiva: productividad urbana*
- f) *Mejorarlacalidad y laoportunidad de acción de laadministración distrital y generarásí credibilidadde: Legitimidad institucional “*

Como podemos observar as prioridades da gestão seriam todas voltadas para uma retomada cívica após décadas de caos. Mais adiante o projeto define o que Mockus queria dizer com Cultura cidadã:

‘Art6. Dec 295 06/1995 – Cap I – Cultura Ciudadana, eje central delplan – Definición: Por cultura ciudadana se entiendeel conjunto de costumbres, acciones y reglas mínimas compartidas que generan sentido de pertenencia, facilitanla convivência urbana

y conducen al respeto del patrimonio común y al reconocimiento de los derechos y deberes ciudadanos”

Para Mockus existiu um claro divorcio entre lei, moral e cultura, segundo ele os três sistemas que regulam o comportamento humano: *“En una sociedad democrática ideal, la ley, la moral y la cultura tienden a ser congruentes. Los comportamientos que son válidos a la luz de la moral individual suelen gozar de aprobación cultural, aunque lo inverso no siempre es verdad. A su vez, lo permitido culturalmente suele estar permitido legalmente, aunque algunos comportamientos jurídicamente admisibles son rechazados por razones culturales. En una sociedad ideal, la cultura es más exigente que la ley, y la moral lo es más que la cultura. El “divorcio” entre los tres ha llevado en Colombia a un auge de la violencia, de la delincuencia y de la corrupción; al desprestigio de las instituciones; al debilitamiento de muchas de las tradiciones culturales, y a una crisis de la moral individual.*

*El ejercicio sistemático de la violencia y de la corrupción crece y se consolida precisamente porque llega a ser culturalmente aceptado en ciertos contextos. Se toleran así comportamientos claramente ilegales y de frecuencia moralmente censurables. En síntesis, el divorcio entre los tres sistemas que regulan el comportamiento humano se expresa en acciones muchas veces ilegales pero aprobadas moral y culturalmente, o desaprobadas culturalmente pero aceptables moralmente, o moralmente inadmisibles pero toleradas o aceptadas en lo cultural. Asimismo, algunas obligaciones legales no son reconocidas como obligaciones morales, o carecen de aprobación cultural en ciertos medios sociales.”* (Mockus, 2001)

O intuito deste trabalho não é se aprofundar nas questões filosóficas acerca da cultura cidadã, porém, um claro entendimento do pensamento de Antanas Mockus é fundamental para o entendimento do restante do trabalho.

Em busca de conciliar os três sistemas Mockus definiu no programa “Viver Ciudad” suas metas com um projeto de cultura cidadã:

*“a) Lograr un mayor cumplimiento de las normas de convivencia;*

*b) dotar a algunos ciudadanos de una mayor capacidad para llevar a otros a cumplir las normas pacíficamente;*

*c) mejorar la capacidad para concertar acuerdos y dar solución pacífica a los conflictos entre ciudadanos;*

*d) mejorar la capacidad de comunicación de los ciudadanos (expresión, interpretación) por medio del arte, actividades culturales, la recreación y el deporte”*(Mockus,1995)

O projeto de cultura cidadã incorporou múltiplas atividades de educação cidadã, implicou em uma cooperação de diversas esferas institucionais e teve como custo U\$130 milhões (Dollar americano) equivalente a 3,7% do orçamento total da cidade. (Mockus,2001)

Na sequencia iremos entender quais foram as propostas de Mockus em busca de reatar o casamento entre moral, lei e cultura e que obtiveram como resultados mais expressivos durante sua gestão a redução de mortes por homicídio de 72 para 51 a cada 100 mil habitantes, crianças machucadas com fogos na época do natal em um terço, redução de homicídios culposos em acidentes de transito de 25 para 20 a cada 100 mil habitantes por ano e aumento do uso de segurança em expressivos dois terços da população de Bogotá (Mockus, 2001).

Ações:

A – Tarjetas cidadãs

Tarjetas cidadãs buscavam a auto-regulamentação da população, um cidadão regulamentando o comportamento do outro de forma pacifica. Foram distribuídos milhares de cartões para condutores de veículos, cartões com uma superfície branca e a outra vermelha, sendo o lado branco com um desenho de um polegar indicando que a atitude estava correta, do outro lado, vermelho, um polegar estendido para baixo em sinal de censura. O resultado foi uma ampla adesão por parte dos condutores, serviu para medir conflitos por diversas vezes e ajudou a diminuir consideravelmente os conflitos de transito.

B -Mimos y Cebras

O projeto mímicos e Zebras buscava melhorar a convivência entre condutores de veículos e pedestres, gerar consciência das regras de convivência e da importância de cumpri-las através de mímicos controlando o transito nas principais vias arteriais da cidades: *“Mimos controlando el tránsito: La avenida 19, en varias partes pero especialmente en su intersección con la carrera 7, importantes arterias del centro de la ciudad, se convirtieron en un lugar donde la ciudadanía se regocijaba respondiendo con chiflidos a*

*conductores de vehículos que, ante el pare obligado por el semáforo, no respetaran las convenciones y detuvieran su automotor sobre la cebra que demarca el paso peatonal. En medio de la silbatina y si el conductor del vehículo no corregía, aparecía un mimo que intentaba persuadirlo para que respetara la cebra; si no retrocedía ante la invitación amistosa y lúdica del mimo, intervenía un policía de tránsito. Se violaba gente aplaudiendo la acción del policía que imponía la multa. Así, la represión policial se volvía la última medida de una secuencia pedagógicamente ordenada y se ampliaba el efecto pedagógico gracias a la claridad de la lectura de la situación y al respaldo social dado a la sanción. A partir de julio de 1995 y durante 3 meses, cuatrocientos jóvenes mimos con la cara pintada y vestidos de negro instruyeron a los bogotanos — sin palabras y sin gritos—, sobre el respeto a las convenciones del tránsito peatonal y de vehículos (no arrojar basuras a la calle, ayudar a los ancianos a cruzar, respetar los semáforos y las cebras); utilizaron la vergüenza para educar hasta que los- 15 - mismos ciudadanos se convirtieron en jueces de los infractores. Luego se desplazaron a las 19 localidades urbanas de la ciudad.” (Mockus, 2001)*

Os resultados obtidos com o programa foi o aumento de 26,2% para 72% de motoristas que respeitavam as faixas de pedestre entre 1995 e 1998.

#### C- Criação de boletim de violência e delinquência

O projeto buscava a institucionalização das informações acerca de violência na cidade. Até então três instituições diferentes emitiam informações sobre violência na cidade. Existia uma grande diferença entre os dados disponibilizados entre essas instituições então existia uma dificuldade em saber os números reais da violência na cidade. Com a criação de um órgão responsável para levantar os dados e mapeá-los foi mais fácil identificar aonde se encontrava a violência e reprimi-la.

#### D- Ley Zanahoria

Zanahoria é cenoura em espanhol. Para os colombianos o coelho é um animal comportado e disciplinado, como coelhos se alimentam de cenouras o nome escolhido para a lei foi Zanahoria. A lei buscava a redução de mortes violentas originadas do abuso do álcool. “*La estrecha relación entre el consumo de alcohol — especialmente los fines de semana—, la gran cantidad de muertes violentas y los accidentes de tránsito. En 1995, el 49% de los muertos en accidentes de tránsito, el 33% de los homicidios con armas de fuego, el 49% de los homicidios con armas cortopunzantes, el 35% de los suicidios y el 10% de*



*las muertes accidentales, estuvieron asociados con altos niveles de alcohol encontrados en la sangre de las víctimas.”* (Mockus, 2001)

A partir disso Mockus impôs que todos os bares que vendiam bebidas alcoólicas deveriam fechar a uma da manhã. A medida foi acompanhada de uma forte campanha de televisão pedindo para não beber e dirigir e para entregar as chaves a alguém que não havia ingerido álcool e uma campanha em escolas pretendia criar em jovens a cultura de não dirigir após o álcool. Como resultado as mortes de trânsito envolvendo pessoas embriagadas em 1995 diminuíram 24,2%. Em comparação entre 1996 e 1997 obtiveram uma redução de 15% nos homicídios comuns e 13% em homicídios de trânsito (Mockus, 2001)

#### E- Prohibición de la Pólvora

Na época do Natal muitas famílias costumam soltar fogos de artifício, este hábito era responsável por um grande número de crianças mortas ou queimadas. No natal de 1994 cinco menores de 14 anos morreram e 127 ficaram gravemente feridos, campanhas na televisão e proibição de uso de pólvora por menores, restrição de venda levaram os números baixarem para nenhum morto e 46 feridos no natal de 1996.

#### F – Plano de desarme e desarme voluntario

Restrição do porte de arma e um plano de desarme voluntario. Segundo a prefeitura de Bogotá em 1995 e 1996 74% dos homicídios ocorreram a partir da posse ilegal de arma, em 1997 esse tipo de homicídio baixou em 30%.

#### G- Jornada de vacinação contra a violência

Pretendia permitir a manifestação de tristeza, ira, e frustração por maus tratos sofridos na infância e em outras épocas da vida, o projeto pretendia aumentar a sensibilidade da população como um todo. A vacinação contra a violência consistia em um ritual breve, acompanhado por um psicólogo, onde o cidadão descarregava seus problemas interiores. Geralmente esse processo acontecia através de telefone, 45 mil pessoas participaram deste processo.

#### H – policial formador de cidadania

Investir na formação de policiais oferecendo cursos que orientavam como resolver conflitos de forma pacífica e conciliadora no local.

Essas foram as principais ações da gestão de Mockus em busca da criação de uma cultura voltada para a cidadania. Essas ações que funcionaram muito bem foram as grandes responsáveis pela retomada do conceito de cidadania da população Bogotense.

## 2.3 Finanças

Além de recuperar o espírito cívico, Mockus representou uma grande reforma financeira na cidade. Seu principal mote administrativo “Cultura Ciudadana” não representava grandes gastos, Mockus defendia que para fazer grandes obras na cidade era preciso ter capital de investimento, algo que claramente a cidade não possuía.

No dia 8 de Setembro de 1995 Antanas Mockus e a mesa diretiva do conselho de Bogotá anunciam uma ampla reforma financeira apoiadas em 16 atos, entre eles a privatização da empresa de energia, reforma tributária, sobretaxa de gasolina e principalmente uma caçada contra a corrupção e desvios de verba.

Muito criticado pela esquerda Mockus adotou uma política de privatização de grandes estatais. A abertura de capital da EEB, empresa de energia elétrica de Bogotá foi a primeira grande intervenção de Mockus como forma de recapitalizar Bogotá: *“La apertura de sobres en septiembre de 1997 superó las expectativas. La multinacional ENDESA ofreció 810 millones de dólares por EMGESA (33 por ciento por encima del precio de “reserva”) y el consorcio ENDESA-CHILECTRA-ENERSIS ofreció 1.085 millones por CODENSA (3.7 veces superior al precio de reserva). La capitalización total sumó 2.177 millones de dólares, incluyéndolos 282 millones que ofrecieron por el 11 por ciento de EEB. Con esos recursos se pagó la cuantiosa deuda existente y se fondeó el pasivo pensional. El Distrito se quitó un peso de encima en los dos frentes y se crearon las condiciones de lo que sería un continuo fluir de dividendos y recursos provenientes de la reducción de capital en las tres compañías.”*(Ortiz, 2013)

Outra grande interferência foi sobretaxar o combustível na cidade segundo acordo 21 de 1995 *“Artículo 1 º.- Sobretasa al Consumo de la Gasolina Motor, Nivel, Gradualidad y Vigencia. Establézcase en Santa Fe de Bogotá Distrito Capital, una sobretasa al consumo de gasolina motor, equivalente al 13%, 14% y 15% para los años 1996, 1997 y*

*1998, respectivamente, desde el primero de Enero de 1996. A partir de 1999 y hasta el año 2015 será del 15%”*

Com a capitalização e organização das contas, Bogotá recupera o crédito, a verba conseguida com a sobretaxa do combustível é utilizada em um grande projeto de infraestrutura, a nova meta é levar saneamento básico e energia a todas as residências de Bogotá.

## 2.4 Obras

Se por um lado Mockus foi muito eficaz na criação de um espírito cívico pouco se mudou nos aspectos físicos da cidade, Bogotá estava de fato muito degradada, as gestões anteriores abandonaram a cidade, o transporte era um caos, os espaços públicos eram inexistentes, muitas áreas eram de fato insalubres. Duas grandes empresas japonesas de consultoria de transportes, a Chodai Co., Ltd y Yachiyo Engineering LTD foram responsáveis por criar um plano mestre de transporte para a cidade no ano de 1996. O estudo consistia em várias investigações acerca de tráfego na cidade, análise das atuais condições, estruturas socioeconômicas futuras, demandas de viagens, políticas de planejamento como todo e foi assinado pelo engenheiro Koichi Tsuzuki.

O estudo foi encomendado pelo prefeito Antanas Mockus como parte de seu projeto de tornar a cidade mais democrática e revitalizar espaços urbanos. O plano custou milhões de dólares e pouco foi usado durante a gestão Mockus, porém foi importantíssimo para a gestão de seu sucessor Enrique Peñalosa.

## 2.5 Críticas

A esquerda de Bogotá sempre colocou Antanas Mockus como um político de centro direita. A grande crítica a sua gestão se encontra na privatização da Companhia de Energia elétrica, Mockus foi visto como mais um político sul-americano com disposição de desmontar o estado durante a década de noventa. Muitas críticas também vieram em função da atenção total ao projeto de cultura cidadã. Críticos alegam que durante os três anos de sua gestão áreas como a saúde de certa forma foram abandonadas. A direita alega que o jeito de Antanas agir não corresponde com o cargo de um prefeito,

alegavam que Mockus estava mais para palhaço do que para prefeito e isso iria arranhar a imagem de Bogotá.

Acredito de fato as privatizações foram um enorme erro durante sua gestão, porém as demais críticas não me fazem sentido, o trabalho de Mockus diminuiu consideravelmente índice de violência, acidente e crimes em Bogotá, isso fatalmente resulta num desafogamento tanto do sistema de segurança quanto do sistema de saúde da cidade.

As últimas décadas do século XX transformaram parte dos Colombianos em pessoas avidas por guerra. As recentes eleições de Juan Manuel Santos (contra Antanas Mockus) e de Alvaro Uribe, através de campanha que pregavam o uso da força militar diante as Farc's e grandes investimentos na militarização das fronteiras, causando por diversas vezes tensões, principalmente com Equador e Venezuela. Mockus defendia que um trabalho de cultura era a melhor forma de diminuir a violência no país. Ao longo das eleições presidenciais de 2010 quando Mockus foi candidato pelo Partido Verde (partido criado ele e que contava com importantes nomes da nova política colombiana, sendo os mais expressivos Enrique Peñalosa, seu antigo rival e Sergio Fajardo, atual Governador da Antioquia e responsável por uma grande revolução urbana na cidade de Medellín). O principal argumento da campanha de Juan Manuel Santos era que as ideias pacíficas de Mockus abririam espaço para Hugo Chavez e as Farc's e a Colômbia estaria ameaçada. Alvaro Uribe, então presidente se tornou muito popular justamente por ser impiedoso com as Farc's, não estabelecer diálogo, investiu muito no poder militar da nação. Uribe possuía o cargo de Diretor da Aeronáutica no início dos anos 80 e é acusado pela oposição e até pelo próprio Pablo Escobar como um dos responsáveis pela grande facilidade que aviões portando cocaína encontravam em cruzar o espaço aéreo colombiano, acusado não só de ligação com o tráfico, Uribe também tem acusação de ligação com paramilitares de direita, o que de certa forma explica sua ambição em detonar as Farc's.

Outra dura crítica à gestão de Antanas foi o fato de ter deixado a prefeitura em 1997 antes do término do seu mandato. Antanas se desligou do cargo para se candidatar a presidência, algo que acabou não acontecendo (acabou saindo como candidato a vice) e sempre foi colocado em pauta em todas as corridas eleitorais posteriores em que participou. Após Antanas Mockus deixar a prefeitura em 1997, assume o diretor do

instituto de cultura e turismo, o físico Paul Bromberg durante um ano de poucas mudanças.

### **3 – Enrique Peñalosa**

#### **3.1 campanha**

Enrique Peñalosa Londoño assim como Antanas Mockus possuía uma grande experiência acadêmica. Filho de um ex-ministro da agricultura, Peñalosa estudou Economia nos Estados Unidos e se tornou Doutor na França, considerado um político de centro direita por analistas políticos colombianos. Peñalosa foi candidato à prefeitura de Bogotá em 1992 pelo Partido Liberal, quando foi derrotado pelo ex-ministro Jaime Castro. Nas eleições para a prefeitura de 1994 Peñalosa se tornou independente, era o grande favorito, mas a já citada campanha espetacular de Antanas Mockus pulverizou as suas expectativas eleitorais. Em 1997 derrotou Carlos Moreno de Caro e finalmente se tornou prefeito de Bogotá.

A campanha vencedora de Peñalosa teve muito inspiração na campanha vencedora de Antanas Mockus, muito corpo a corpo, Peñalosa falando diretamente com a população e principalmente muitas promessas de mudanças físicas na cidade.

Antanas Mockus mudou a forma das pessoas olharem a cidade e aos outros, Peñalosa queria mudar a forma que a cidade olhava para as pessoas, com a situação financeira consideravelmente melhor e longe do caos cívico dos anos anteriores. Peñalosa chega para mudar fisicamente Bogotá.

#### **3.2 – Por La Bogotá que queremos**

O plano de gestão de Peñalosa, nomeado “por la Bogotá que queremos” como acordo 06 de 8 de junho de 1998 descrevia os elementos centrais dos planos de Peñalosa e definia os cinco projetos prioritários de sua gestão: O sistema integrado de transporte massivo, construção e mantimento de vias, banco de terras, sistema distrital de Parques e sistema distrital e Bibliotecas.

As metas do plano definiam a construção de 350 km de aquedutos, 2300 km de rede de esgoto, 1100 km de pavimentação, redesenho e arborização de mais de 100 km de vias, construir 50 parques de bairro, 3 km de vias exclusivas para pedestres e mais 20 hectares de parques.

Para chegar aos seus objetivos, Peñalosa até então um político que contava com uma plataforma independente nomeou técnicos e membros da academia. Peñalosa nutria o sonho de mudar drasticamente a forma física de Bogotá desde que entrou em contato com a obra de Jaime Lerner em Curitiba, passou anos estudando e fazendo planos sobre como iria mudar a capital, quando eleito não criou grandes debates sobre os novos rumos da cidade, apenas definiu as mudanças que seriam feitas, não consultou a população, Peñalosa tinha pressa, a constituição colombiana não prevê reeleição, acreditava que tinha apenas quatro anos para colocar em prática todos os seus projetos e em duas semanas transformou Bogotá em um grande canteiro de obras. Peñalosa buscava uma cidade mais humana, inspirado por Jan Gehl declarou que o automóvel deixaria de ser prioridade na cidade, as pessoas se tornariam a nova prioridade.

### 3.3 – Transmilenio

Assim como na grande maioria das grandes cidades da América Latina o primeiro modelo de transporte coletivo em Bogotá foram os bondes. A partir da década de 20 do século XX aparecem os ônibus, operados por empresas privadas e se encerraram as operações dos bondes *“No obstante, los hechos del 9 de abril marcaron su desaparición definitiva, en 1952, pues a la presión de los propietarios e importadores de buses, con el apoyo de algunos medios de comunicación, se sumó la destrucción de algunos vehículos durante el bogotazo, circunstancia aprovechada para poner fin a su funcionamiento.”* (TRANSMILENIO, 2005)

Desta forma, paralelo ao crescimento da cidade foi aumentando de forma caótica o número de empresas e de veículos que de maneira desorganizada e sem planejamento operam o sistema de coletivos. Essa desorganização resultou numa enorme migração do sistema coletivo para o sistema individual, de tal forma que em 1975 tínhamos 150 mil veículos e em 1995, 850 mil veículos responsáveis por 19% das viagens dentro de Bogotá. (TRANSMILENIO, 2005)

O transporte urbano de Bogotá ficou estagnado durante décadas na questão dos operadores, esses eram divididos em grandes empresas que possuíam grandes frotas e motoristas donos de seus próprios ônibus, não existia um claro controle sobre itinerários e uma grande máfia se formou em torno dos transportes

### 3.3.1 – A guerra aos automóveis

Segundo Montezuma 2004 *“durante esse período se há logrado executar uma série de projetos e programas que em conjunto formam uma inovadora estratégia de organização da mobilidade. Na qual, replaneja-se a distribuição do espaço público entre pedestres, veículos motorizados e não motorizados. O objetivo de muitas ações tem sido gerar uma mudança estrutural na mentalidade e na prática da mobilidade que melhore o nível de vida e faça que a cidade seja mais eficiente e competitiva”*.

Peñalosa pretendia estimular modos não motorizados e o uso do transporte coletivo, mas ao mesmo tempo previa desestimular o uso do transporte individual: *“Com o objetivo simultâneo tanto de promover o uso dos modos de transporte não motorizados quanto de desestimular o uso indiscriminado do automóvel, a administração Peñalosa iniciou a reconquista do espaço público construindo e recuperando parques e calçadas antes invadidas pelos automóveis ou ilegalmente exploradas por comerciantes e residentes.”* (BUSTAMANTE).

Ao final do ano 2000 Bogotá já contava com um sistema de quase 240km de ciclorotas, programa que envolvia sinalização de vias, campanhas de compartilhamento viário e criação de vias exclusivas para bicicletas. Dados da prefeitura em 2001 garantem que no fim da gestão 6% das viagens de Bogotá eram realizadas de bicicleta. Construíram milhares de bolardos (peças pré-fabricadas de concreto ou metal que servem para delimitar área de veículos, impedir estacionamento e preservar o espaço do pedestre). A prefeitura proibiu estacionamento em vias públicas, Penñalosa dizia aos quatro ventos “Estacionar o carro na rua não é um direito constitucional, não é obrigação do estado prover vagas de estacionamento, se você quer estacionar o carro que arrume aonde estacionar”.

O Decreto 626 de 1998 impôs a restrição tipo rodízio ao uso do automóvel. A partir do dia 18 de agosto de 1998, iniciou a restrição à circulação de veículos particulares nos dias úteis de acordo com o último número de placa (quatro números cada dia), entre as 7:00 e as 9:00 horas (pico de manhã) e entre as 17:30 e as 19:30 (pico da tarde).

Outro ato que surpreendentemente deu certo e perdura até os dias atuais é o dia sem carro: “Vale salientar que mediante *Consulta Popular* realizada em Bogotá D.C. no

dia 29 de outubro de 2000, os bogotanos determinaram proibir a circulação de veículos particulares na cidade de Bogotá D.C., a primeira quinta-feira de fevereiro de todos os anos, no período estabelecido entre as 6:30 e as 19:30 horas, denominando este dia como "o dia sem carro".

*“ao longo das sete (7) jornadas anuais do ‘dia sem carro’ realizadas entre 2001 e 2007, a medida se consolidou e se tornou uma questão familiar, já são poucos os usuários dos automóveis punidos por infringir a restrição, e a cidade não reduz o volume e dinâmica da suas atividades socioeconômicas. Os modos de transporte público – sistema TransMilenio, transporte público tradicional e táxis –, permitem cobrir satisfatoriamente a demanda por transportes. Vale salientar que durante o ‘dia sem carro’ a sobreoferta de táxis e ônibus tradicionais é liberada da restrição do Pico y Placa (nome dado ao rodizio municipal)” (Bustamante)*

### 3.3.2 – O Metrô

O relatório japonês requisitado durante a gestão de Antanas Mockus com bases em pesquisas já previa construção de linhas expressas de ônibus em vias segregadas, ciclovias e a construção de um Metrô. A partir da apresentação do plano japonês o governo federal se comprometeu com os custos de 70% das obras. A grande crise econômica asiática e que depois se espalhou pelo globo ao final da década de noventa gerou graves reflexos na Colômbia que chegou a ter um Déficit de 6% em sua balança comercial.

A crise econômica foi responsável por subir de forma alarmante a quantidade de desempregados, que por sua vez acarretou num colapso do sistema de Serviço Social, dessa forma tanto governo federal quanto do distrito capital tiveram que remanejar verbas para cobrir o rombo.

Dessa forma o governo resolveu criar concessões para a construção do metrô, mas a grande crise em que se encontrava o mundo aliado aos exorbitantes custos de construção inviabilizou o seu projeto.

O prefeito Enrique Peñalosa mesmo sabendo que as projeções futuras da Avenida Jimenez e Avenida Caracas previam uma demanda acima de 60 mil passageiros por hora



a partir do ano de 2013 (Plano Mestre de Transportes) resolveu enterrar de vez o projeto do metrô em função de sua inviabilidade financeira.

### 3.3.3 – Criação de empresa

Até a criação do Transmilenio Bogotá possuía uma complicada política de transportes coletivos. Proprietários autônomos investiam na compra de seus próprios veículos e remuneravam seus motoristas, que trabalhavam em jornadas que extrapolavam as 14 horas diárias, de acordo com a quantidade de passageiros transportados, o que acarretava fatalmente em uma superlotação dos ônibus.

As empresas eram dominantes no negócio, possuíam os direitos sobre as rotas e “licenciavam” para autônomos proprietários de um ou dois ônibus. Já que a empresa lucrava proporcionalmente a quantidade de licenças fatalmente geravam a sobreoferta de veículos em determinadas rotas, ou seja, uma quantidade absurdamente maior de ônibus operando algumas rotas em relação a sua oferta, essa sobreoferta gigante de veículos ajudou no colapso total do tráfego da cidade. A falta de controle sobre a frota acarretava em uma frota com idade média extremamente avançada que ultrapassava os vinte anos.

Uma política tarifaria extremamente complicada também complicavam muito a qualidade dos transportes, em busca de mais passageiros se inicia uma guerra de preços entre as operadoras, que para manter o preço mais baixo possível cessam os investimentos na frota.

A notícia da criação do sistema Transmilenio gerou uma grande insatisfação por parte dos antigos operadores, o medo de diminuir o poder das empresas, acabar com antigas máfias gerou uma grande quantidade de greves de operadores de ônibus, que por sua vez travaram o tráfego da cidade, foi o início do abalo na aprovação de Peñalosa: *“Durante as décadas precedentes à implantação do TransMilenio, em numerosas oportunidades, os transportadores tradicionais (empresas afiliadoras e proprietários autônomos) conseguiram com sucesso oporem-se às diferentes tentativas de intervenção do Poder Público, sobretudo se relacionadas com a implantação de soluções baseadas em sistemas de transporte de massa, como aconteceu em repetidas oportunidades com a primeira linha do Metrô para Bogotá, que tinha sido proposta em repetidas oportunidades desde a década de 70, porém, nunca teve o respaldo político para ser aprovada, além dos impedimentos econômicos e financeiros do Distrito Capital e do Governo Nacional.”* (BUSTAMANTE,2007)

Para a criação do Transmilenio Peñalosa teve de derrotar uma feroz oposição política no poder legislativo, alguns vereadores de fato não estavam convencido de que se tratava de um bom investimento, outra metade defendia interesses de empresas transportadoras tradicionais.

A partir de garantias de participação das empresas de ônibus no novo modelo, o projeto passa pelos vereadores e é decretado o acordo 4 de 1999 se deu o marco legal do Transmilenio autorizou o prefeito a criação da Empresa de transporte del Tercer Milenio, a TRANSMILENIO S.A. Para financiar o projeto se retomou um acordo com o presidente Ernesto Samper que se compromete a custear 70% dos gastos com o projeto do Transmilenio.

A empresa TRANSMILENIO S.A se define como órgão gestor do sistema, responsável por coordenar todas as esferas do projeto, planejar, gerir e controlar a prestação de serviço de transporte coletivo massivo de passageiros, uma empresa de economia mista a partir de uma parceria entre esfera pública e algumas antigas operadoras de ônibus que decidiram investir no projeto.

### 3.3.4 – O Sistema Transmilenio

O novo modelo de transportes massivo para Bogotá é o Bus Rapid Transit (BRT) um sistema baseado em ônibus com faixas e vias exclusivas e segregadas, estações com cobrança previa de bilhete, embarque em nível e plataformas elevadas. Nas linhas de BRT os itinerários são otimizados e são usados Ônibus Articulados e Biarticulados de alta capacidade, além de um grande sistema central responsável por sua operação, monitoramento de ônibus e controle de semáforos. O sistema funciona de forma tronco-alimentada e possui capacidade de até 45 mil passageiros por hora, superando vários metros do mundo.

*“Cada uma das faixas exclusivas possuem 3,5 metros de largura, sendo que os corredores possuem largura suficiente para faixas de ultrapassagem. Desta forma os veículos que fazem paradas em todas as estações não interferem no fluxo dos veículos expressos, os quais param apenas em algumas estações. Os corredores possuem pontos de parada fixos com distância média de 700 metros. Tais pontos de parada podem ser de*

*três tipos: estações sencillas, de integração intermediária e de integração de cabeceira. Além destas existem também estações sencillas que conectam as vias troncais por meio de túneis ou pontes para pedestres, denominadas estações de integração troncal-troncal*“(TRANSMILENIO S.A., 2005).

*“As estações de integração intermediárias e de cabeceira são os pontos de contato entre as redes troncal e alimentadora. A função destas estações é permitir a transferência dos passageiros das rotas alimentadoras para as troncais de forma ágil e eficiente. As estações de integração de cabeceira estão localizadas nos pontos extremos dos corredores, conectando os passageiros às linhas alimentadoras e à rede intermunicipal. As estações de integração intermediária cumprem a mesma função das estações de cabeceira, porém só dão acesso aos passageiros das linhas alimentadoras, levando-os à rede de corredores principais. As estações de integração troncal-troncal, localizadas próximas das intersecções entre vias troncais, permitem que o usuário faça a transferência de uma estação para a outra utilizando a mesma passagem*“(TRANSMILENIO S.A., 2005).

*“Uma estação de parada típica (200 metros de comprimento por 5 metros de largura) ocupa aproximadamente duas quadras, com acesso dos passageiros e bilheteria. As dimensões da estação permitem o acesso dos ônibus sem interferir com os veículos que ocupam as plataformas de outras rotas. As estações são fechadas com múltiplas portas de vidro automáticas de 1,2 metro cada, as quais se abrem somente quando o ônibus chega. O pagamento é feito na estação, sendo que não há catracas dentro dos ônibus, e as plataformas elevadas permitem o embarque do passageiro no mesmo nível do piso do ônibus, facilitando o acesso dos passageiros e aumentando a eficiência do sistema. Os ônibus articulados possuem 19 metros de comprimento e capacidade para 160 passageiros, além de um conjunto de 4 portas com 1,1 metro cada. O tempo de espera entre os ônibus é de 2 a 3 minutos para as rotas expressas, e de 13 segundos nas seções mais ativas”* (MOTTA, ABREU, RIBEIRO, 2009).

O Transmilenio foi o eixo estruturador para todas as demais reformas na cidade. Nos eixos principais aonde foram construídas linhas do Transmilenio aconteceram as principais reformas no espaço público da cidade.

### 3.4 – Espaço Público

Ao longo da década de noventa os espaços públicos de Bogotá mudaram drasticamente. A primeira grande mudança foi visual quando Antanas Mockus limitou a publicidade e se empenhou em uma grande campanha de despoluição visual. Após Peñalosa assumir vivenciamos uma grande invertida nos espaços públicos de Bogotá. Um dos grandes pilares de sua proposta era a revitalização do centro da cidade a partir do projeto “Tercer Milenio”. O projeto envolvia o revigoramento urbano dos bairros São Bernardo e Santa Inés, o que implicava a eliminação do bairro “El Cartucho”.

O Cartucho é uma área localizada no centro de Bogotá que em função do processo migratório para Bogotá já relato anteriormente foi ocupado por migrantes de baixa renda oriundos do campo. A região é muito importante para a cidade principalmente pela sua função de porto seco.

A partir dos anos setenta uma política de exclusão que pretendia limpar o centro de Bogotá proibiu que pessoas dormissem na rua do centro da cidade, aqueles que não respeitavam a ordem de não dormir nas ruas do centro eram transferidos compulsoriamente para a Rua do Cartucho.

A região sempre foi um polo de hotéis de luxo, comércio, frequentada pela burguesia colombiana, porém, assim como grande parte dos centros de cidades pelo mundo, o centro de Bogotá também estava em decadência.

Dado o fato da região ainda ser a porta de entrada da cidade e por ali passavam muitos estrangeiros se iniciou um grande comércio de drogas e comercio informal de produtos roubados. A partir do final dos anos setenta a informalidade do bairro, aliado a sua já decadente face e abandono do poder público resultaram numa terra completamente sem leis e ocupada pelo comércio de drogas. Esse cenário informal atraiu muitos membros de cartéis de drogas que ali se refugiavam.

No final dos anos oitenta a região foi tomada por catadores num processo que resultou numa expansão territorial do bairro, a atividade se tornou importante para a região, que em função da grande quantidade de catadores começou a acumular uma grande quantidade de lixo. O Cartucho se torna então além de uma área miserável com alto índice de criminalidade, uma área completamente insalubre. A burguesia de Bogotá olhava para a Rua do Cartucho como um depósito de criminosos e drogados. Com o início da recuperação econômica da cidade cada vez mais as elites encaravam a região como o grande esgoto da cidade.

O parque do terceiro milênio surge em outubro de 1998 e sua implementação passava pela eliminação da zona do Cartucho e conseqüentemente pela remoção dos

moradores, o que ocasionou em inúmeros protestos, batalhas policiais, queda de popularidade do prefeito e acusação de “gentrificação” partindo da esquerda.

### **3.4.1 – Plano de Reordenamento Territorial**

Em 28 de Julho de 2000 se dá o decreto número 619, um documento técnico de suporte denominado plano de reordenamento territorial de Bogotá que levantou os três grandes problemas referentes a espaço público na cidade sendo eles a grande quantidade de carros e publicidades que implicam em uma grande poluição visual, o abandono das calçadas e o mau uso das calçadas. Enrique Peñalosa era claramente influenciado pelo urbanista Jan Gehl responsável pela requalificação urbana de Copenhague e pretendia transformar Bogotá em uma cidade melhor para pedestres e ciclistas.

Segundo o relatório a principal dificuldade na hora de construir os espaços públicos era o fato de que aqueles espaços que já existiam e encontravam descuidados e abandonados, os bairros populares sofriam uma carência de espaços públicos, os parques e demais espaços para pedestres não existiam e os que existiam se encontravam deteriorados, invadidos ou fechados. Outra constatação importante é que o norte da cidade possuía mais áreas verdes do que o sul, além de possuir mais áreas verdes o as áreas do norte tinham muito mais manutenção, no sul os espaços públicos se encontravam abandonados, se tornaram “terra de ninguém” gerando uma imensa sensação de insegurança.

Ausência de árvores também foi apontado, e as que existiam também se encontravam em péssimo estado, muitas árvores não eram propícias ao clima de Bogotá, o plano alegava que as espécies de árvores eram mal escolhidas e por isso morriam. A inexistência de uma noção de diferenciação do espaço público em relação ao espaço privado havia conduzido Bogotá a um modelo insustentável.

### **3.4.2 – A reformas**

Nos próximos tópicos irei citar quais são as principais intervenções da gestão Peñalosa em relação a criação de espaços públicos:

### 3.4.2.1 - San Victorino

A reforma do bairro San Victorino considerado o grande feito de recuperação de espaço público da gestão. O bairro de San Victorino foi durante anos uma região predominantemente comercial com uma grande quantidade de oferta de venda de bens e de serviços de todos os tipos. Em função da grande quantidade de vendas e de pessoas transitando, foi se criando também um comercio informal, “camelôs” acabaram ocupando a praça principal do bairro. (MARTINEZ 2002)

Durante muitos anos se pensou na remoção dos camelôs, mas sempre esbarraram em manifestos sociais e burocracia, Peñalosa comprou a briga judicial e Social e conseguiu remover os vendedores da praça. A desocupação e reforma da praça central de San Victorino gerou mais de 16 mil metros quadrados de espaço público.

### 3.4.2.2 - Recuperação dos bairros orientais

A defensoria de espaço público fez um diagnostico socioeconômico e jurídico do bairro de Montserrate e sua região de influencia. Encontraram 165 famílias e 595 habitantes (Martinez 2002) em uma ocupação ilegal de mais de 50 anos. Essas pessoas foram realojadas dentro do próprio bairro e o terreno foi incorporada a área verde da cidade. Vale lembrar que está área pertence a reserva ecológica da cidade.

### 3.4.2.3 - A maior alameda do mundo

*“No existe um proyecto em Lationoamérica que em características pueda compararse con la Alameda El Porvenir, um corredor para comunicar el sur occidente de Bogotá a lo largo de 17 Kilómetros de largo e quince metros de ancho, que se extienden desde Autopista Su (Acceso a Soacha) y la Avenida Centenario (acceso a Fontibon) con la posibilidad de tener una variante por la Avenida de las Americas.*

*Com uma inversion de 6.300 millones de pesos y la generación de 600 nuevos empleos, esta alameda favorece a las localidades de Bosa, Keneddy y Fontibon y más de 3 millones de personas que se calculan viven em dichas áreas. Al terminar lá alcadia de*

*Peñalosa se dejaron terminados 6.3 kilómetros del total el cual en su final beneficiara 36 barrios...*

*Esta Alameda permitirá a los habitantes de distintos barrios, tener una vía de salida y acceso rápida con las demás zonas de Bogotá.” (Martínez 2002)*

Este projeto foi muito importante para integrar a cidade e sua periferia, além de criar espaços públicos conta com a presença do Transmilenio.

#### **3.4.2.4 - Recuperação da “Puente de Venecia”**

Em um caso de batalha civil semelhante ao “caso Pinheirinho” que observamos no ano de 2011 na cidade brasileira de São José dos Campos, família se armaram contra a desapropriação de 310 casas que ocupavam 1240 metros quadrados de espaço público. O espaço deu origem a praça Puente de Venecia.

#### **3.4.2.5 - Carrera 15**

A batalha mais dura da administração Peñalosa em seu primeiro ano de mandato foi a reforma do passeio urbano da carrera 15, entre las calles 72 e 100 com um tamanho total de 6,4 km. A região era um setor deteriorado pelo comércio, poluição visual, prostituição e venda de drogas, sem falar nas constantes inundações em épocas de chuva. O projeto de recuperação da área previa a construção da calçada oriental mais larga que a ocidental e uma alameda revestida por louças e concreto que criavam uma espécie de modulação do espaço público, o que facilitava a manutenção dos serviços públicos que agora estariam abaixo das calçadas. Criaram-se baías de embarque e desembarque para carros, rebaixaram a rede elétrica, plantaram árvores e uma calçada de mais de 10 metros de largura.

Esse modelo de recuperação de vias foi utilizado em algumas outras importantes vias da cidade. Para conseguir o espaço se proibiu o estacionamento de veículos e foi preciso desapropriar algumas residências.

### 3.4.3 – parques para integrar a cidade

O projeto “parques para aprender a viver” trouxe objetivos definidos a realidade de uma cidade adequada à escala humana. Os princípios do projeto eram:

1 – Oferecer aos cidadãos quantidade e qualidade de parques , como áreas recreativas, culturais, desportivas e de encontram que fortaleçam a convivência entre as pessoas.

2- Consolidar um sistema distrital de parques que integre os entornos dos bairros e que respondam as necessidades da população.

3- Prover o distrito de mecanismos que permitam um adequado manejo e administração dos parques de forma a garantir a continuidade dos projetos.

4- Gerar um equilíbrio entre áreas urbanizadas e áreas verdes.

5- Incentivar o desenvolvimento de parques de bairro.

6- Garantir a utilização dos parques.

Os parques de Bogotá não formam uma rede de espaços nem uma estrutura ambiental, são apenas espaços públicos independentes. Por essa razão, na hora de construir novos parques se considerou a incorporação de outros espaços que permitem a criação de um sistema integrado de parques e que também aproveitem os recursos hídricos da cidade e sua cadeia de montanhas.

A importância que teriam os parques na visão de uma cidade que trabalha com a escala humana, mais sustentável, integrada e com espaços de igualdade entre os seus habitantes (Martinez 2002)

Foram construídos 878 parques de bairro na cidade que tinham como função integrar as novas áreas verdes construídas.

O desenho dos parques era guiado por um sentido único de planejamento. Havia que destinar espaços para recreação passiva, pois nem todos os usuários conseguiam



usar as quadras poliesportivas, portanto cada parque deveria dedicar pelo menos 50% de sua área a recreação passiva, minimizando assim seu caráter desportivo (Martinez 2002)

Companhias especializadas em desenhos e sistemas modulares de recreação infantil de uso publico começaram a instalar brinquedos públicos nos parques. A ideia de criar um modelo único foi uma forma da prefeitura mostrar que os parques eram iguais independente do bairro e classe social.

### **3.4.3.1 – O Country Club**

O Country Club de Bogotá era um famoso reduto da elite colombiana na cidade de Bogotá. No ano 2000 a administração Peñalosa chocou a cidade ao anunciar a desapropriação dos 111 hectares do clube localizados ao lado da carrera 15, importante eixo da nova Bogotá.

A desapropriação do Country Club foi vista como a mais importante obra de criação de espaços públicos. Primeiro porque ficava em uma área muito movimentada da cidade e que carecia de espaço publico, segundo porque desta forma a prefeitura demonstrava que todas as classes sociais teriam de se sacrificar para a existência de uma nova cidade.

### **3.4.4 – Ciclorotas**

Como já citamos anteriormente, o grande inspirados das obras de Peñalosa foi Jan Gehl que defendia “o êxito de uma cidade depende do tempo em que passamos no espaço publico, não por necessidade e sim por opção, por gostar de estar ali”. Para um grande projeto de cultura cidadã como o colocado em pratica em Bogotá dar certo era preciso criar infraestrutura para que as pessoas ocupem os espaços urbanos.

O sucesso de uma grande cidade como Bogotá depende do fato dos cidadãos poderem ir e vir livremente e com segurança.

Peñalosa defendia que “montar em uma bicicleta es uma manera más eficiente de caminar. Es movilidad humana, que solo usa lá forza humana”. A bicicleta é o único meio de mobilidade individual acessível a todas as classes sociais e independentemente da marca e qualidade de sua bicicleta, é um acessório que está incluído entre as familias de todas as camadas sociais e a qual principalmente, antes da criação das ciclorotas era utilizada especialmente por pessoas das classes sociais mais baixas a fim de economizar dinheiro e transportar-se com efetividade (CORDOBA 2008)

Como as distancias em Bogotá são grandes, era de fato difícil que um cidadão se locomovesse da periferia para seu emprego nas áreas mais centrais, por isso é tratada como um meio de transporte setorial, isso é, para pessoas que se locomovem entro dos seus próprios bairros. Vale a pena lembrar que a criação e ciclorotas também se caracteriza como mais uma opção de lazer para a cidade.

### 3.5 – Partido Verde

É muito difícil entender e localizar esse movimento político. Como citado a cultura de inovação, investir em cultura e ousados projetos arquitetônicos se espalhou pela Colômbia e deu origem a outros grandes nomes da politica local como Sergio Fajardo e Luiz Eduardo Garzon, que posteriormente se transformaram em prefeitos que mudaram a cara de Medellin no caso do primeiro e avançaram ainda mais no caso de Bogotá.

Pesquisadores e analistas políticos defendem que a “Onda Verde” é um movimento que se caracteriza como a Terceira Via do sociólogo britânico Anthony Giddens. A terceira Via se caracteriza por ser um movimento que tenta conciliar aspectos da direita e da esquerda em um só projeto, isso é, defendem um viés liberal de direita no que tange a economia e um viés de esquerda no que diz a questão social. Não querendo entrar profundamente em aspectos contraditórios da Terceira Via, acredito que não podemos colocar os políticos da Onda Verde colombiana ao lado de tradicionais nomes apontados como símbolos da Terceira Via, entre eles Bill Clinton, Tony Blair, Ricardo Lagos e Fernando Henrique Cardoso. Entender o debate acerca do próprio Partido Verde Colombiano ajuda a entender a própria revolução de Bogotá.

Atualmente Antanas Mockus não faz mais parte dos quadros do partido, rompeu com Enrique Peñalosa após o processo eleitoral aonde o Partido Verde criou uma aliança com Alvaro Uribe para as eleições municipais. Mockus defendia que deve-se mudar os objetivos para não ter que corromper os meios, ele acredito que Peñalosa corrompeu os meios para atingir o poder. Essa obsessão de Antanas Mockus em não corromper os seus ideais em troca do poder nos leva a crer que as privatizações que ocorreram em sua primeira gestão é fruto de um processo ideológico e não de uma necessidade.

Antanas deu provas de lealdade a seu raciocínio quando nas eleições presidenciais de 2010 ao ser questionado sobre Hugo Chavez, inimigo número um da Colombia, ele responde: “O respeito, foi eleito democraticamente pela população da Venezuela e eu preciso respeitar isso” da mesma forma que se declarou Ateu em um país com uma das

maiores populações católicas do mundo. Essas declarações fizeram Mockus perder as eleições para Juan Manuel Santos na última semana.

## 4 – Conclusões

Que Bogotá se transformou radicalmente ao longo da primeira gestão de Antanas Mockus e Enrique Peñalosa não existem dúvidas. A grande motivação para este trabalho é entender como a transformação cívica de uma cidade pode facilitar uma transformação urbana.

Antanas Mockus fez um árduo trabalho de recuperar o caráter cívico da cidade, fez as pessoas recuperarem os espaços públicos, definiu melhor o papel de cada um na sociedade. Em recente visita a cidade de Bogotá encontrei uma cidade tranquila e com um senso cívico muito avançado. Encontrei também uma cidade muito segura, mas vale lembrar que esse sentimento se aplica também a outros grandes centros urbanos visitados na Colômbia, o que leva a crer que a extensão do processo de Cultura Cidadã, que se tornou um marco do projeto político na Colômbia como um todo de fato mostra resultados muito significativos e visíveis.

### **Como a gestão Mockus influenciou a gestão Peñalosa?**

A primeira grande influência da gestão Mockus na gestão Peñalosa está nos ajustes fiscais e na abertura para o capital privado. Mockus quebrou a grande barreira da privatização e voltou à administração da cidade para políticas neoliberais. A gestão de Antanas também foi a grande responsável pela retomada dos olhos da população para a cidade em si e de certa forma deixou os problemas dos carteis e das brigas do campo para responsabilidade do Governo Federal. Criou a consciência do respeito pelo espaço público, investiu no sentimento de coletividade. A política cidadã de Antanas Mockus se tornou uma tradição na cidade de Bogotá e permitiu as intervenções de Enrique Peñalosa.

Peñalosa, um defensor da causa Liberal, tendo publicado livros como “Capitalismo: A melhor opção” entre outros que defendiam a abertura da administração pública para o capital privado. Sendo defensor dessas políticas Peñalosa logo deu continuidade ao processo de abertura da economia local.

Muito acusado de ter uma política de “higienização” para o centro de Bogotá, Peñalosa se defende alegando que seu governo tratou de forma igual as diferentes classes sociais e camadas da sociedade, desapropriou a zona do Cartucho da mesma forma que desapropriou o Country Club da elite da cidade.

O crédito dado a população para Enrique colocar em prática seus planos foi fundamental e isso se deve muito a gestão de Antanas, assim como “saber se portar” no espaço. Se antes da gestão Mockus algum prefeito ousasse criar espaços públicos, rapidamente ele seria tomado por carros, vendedores e se tornaria um espaço degradado, Mockus a partir de sua campanha educacional permitiu o sucesso das intervenções de Peñalosa.

## Referencias

### Planos da cidade de Bogotá

(1995) Formar Ciudad. Plan de Desarrollo Economico, Social y de obras públicas para Santa Fé de Bogotá.

JICA. Chodai Co. Ltd., e Yachiyo Engineering Ltd. (1996). Estudio del Plan Maestro del Transporte Urbano de Santa Fé de Bogotá en la República de Colombia. Informe Final, Informe Principal. IDU, Bogotá.

### Livros e Artigos

ARTURO, J. (2007) Historia del desarrollo del centro de Bogotá. Bogota DC.

BARRERA, C (2012). La Evolucion del espacio publico a partir del plan estratégico Bogota 2000: En el período comprendido entre los años 1996 al 2006. Universidade Del Rosario, Bogota DC.

BUSTAMANTE, R (2007). Transporte Coletivo Público de Bogotá: Do Sistema Tradicional ao Transmilenio. UFRJ, Rio de Janeiro.

GÓMEZ, J. (2003). Transmilenio, La Joya de Bogotá. Bogotá, 2003.

HERRERA, José D. Comanche: “Comandante del Cartucho”. Bogotá: Fondo Editorial para la Paz, 1995.

HOLANDA, S (1999). Raízes do Brasil. Companhia das Letras, São Paulo.

LONDOÑO, R. (2004). La Cultura Ciudadana como estrategia integral para fortalecer la convivencia urbana. Las experiencias de Bogotá. In Urbe et ius: revista de opinión jurídica, ISSN 1668-4001, No. 3, 2005, Pg. 47-60.

MARTINEZ, M (2002). La comunicacion em los projetos Macros adelantados por la administracion de Enrique Peñalosa, U. de la Sabada, Bogotá DC.

MOCKUS A. Cultura ciudadana, programa contra la violencia en Santa Fe de Bogotá, Colombia, 1995-1997. Washington, D.C.: BID; 2001

MONTEZUMA, R. (2000). Futuro del transporte urbano en Bogotá. In Montezuma, R. (2000). Presente y futuro de la movilidad urbana en Bogotá: Retos y realidades. Veeduría Distrital, Injaviu, El Tiempo. Bogotá, 2000.

MONTEZUMA, R. (2004). Rápida Transformación de la Movilidad en Bogotá. Revista Asocreto. Junho de 2004.

TRANSMILENIO (2005). Cinco Años Construyendo Futuro. Bogotá DC, Fevereiro 2005.

### **Videos:**

Cities on Speed: A Bogota Change. (Suécia, 2009, 58 min. - Direção: Anna-Maria Kantarius, Henrik Veileborg, Jesper Jack)

## **Anexos**

### **Anexo 1 - A transformação do bairro de Santa Ines:**



## A Reconstrução do Espaço Público de Bogotá



(Google Earth; Dezembro de 2000)



(Google Earth; Janeiro de 2002)



(Google Earth, Julho 2012)

## Anexo 2 -Recuperação da Praça San Victorino:



Praça San Victorino – Primeiro Semestre de 1998





### Anexo 3 – Puente de Venecia



Maio de 1998



Novembro de 2000



## Anexo 4 – Carrera 15



Primeiro Semestre de 1998



Novembro de 2000

## Anexo 5 – Parques de Bairro



(Primeiro Semestre de 1998)



Novembro de 2000 Anexos de 1 a 5 retirados de Martinez 2002.



## Anexo 6 – Transmilenio



Modelo de implantação do Sistema Transmilenio- Fonte: Arquivo pessoal Ivan Pereira

## Anexo 7 – Antanas Mockus



Mimico trabalhando no trânsito durante gestão Mockus



Mockus Vestido de Super-cidadão durante campanha.

### **Agradecimentos:**

A orientadora Luiza Naomi, ao coordenador do curso Enio Moro, aos amigos Bruno Moraes, Nathalia Hartung e Thiago Hideto pela companhia em minha estadia na Colombia, Tetuo Niizu da TTC Engenharia, William Castro Garcia e Jennifer Alacron da Universidade Nacional da Colômbia, Luiza Nicolellis e Marcela Cury, Diogo Marciano, Guilherme Giuliano Nicolau, Gabriel Borba Lopes, André Lúcio de Oliveira, Yanira Carillo da TRANSMILENIO S.A e ao instituto de Estudos Urbanos de Bogotá.

### **Referencias**

#### **Planos da cidade de Bogotá**

(1995) Formar Ciudad. Plan de Desarrollo Economico, Social y de obras públicas para

Santa Fé de Bogotá.

JICA. Chodai Co. Ltd., e Yachiyo Engineering Ltd. (1996). Estudio del Plan Maestro del Transporte Urbano de Santa Fé de Bogotá en la República de Colombia. Informe Final, Informe Principal. IDU, Bogotá.

**Livros e Artigos**

ARTURO, J. (2007) Historia del desarrollo del centro de Bogotá. Bogota DC.

BARRERA, C (2012). La Evolucion del espacio publico a partir del plan estratégico Bogota 2000: En el período comprendido entre los anos 1996 al 2006. Universidade Del Rosario, Bogota DC.

BUSTAMANTE, R (2007). Transporte Coletivo Público de Bogotá: Do Sistema Tradicional ao Transmilenio. UFRJ, Rio de Janeiro.

GÓMEZ, J. (2003). Transmilenio, La Joya de Bogotá. Bogotá.

HERRERA, José D. Comanche: “Comandante del Cartucho”. Bogotá: Fondo Editorial para la Paz, 1995.

HOLANDA, S (1999). Raízes do Brasil. Companhia das Letras, São Paulo.

LONDOÑO, R. (2004). La Cultura Ciudadana como estrategia integral para fortalecer la convivencia urbana. Las experiencias de Bogotá. In Urbe et ius: revista de opinión jurídica, ISSN 1668-4001, No. 3, 2005, Pg. 47-60.

MARTINEZ, M (2002). La comunicacion em los projetos Macros adelantados por la administracion de Enrique Peñalosa, U. de la Sabada, Bogotá DC.

MOCKUS A.(2001) Cultura ciudadana, programa contra la violencia en Santa Fe de Bogotá, Colombia, 1995-1997. Washington, D.C.: BID.

MONTEZUMA, R. (2000). Futuro del transporte urbano en Bogotá. In Montezuma, R. (2000). Presente y futuro de la movilidad urbana en Bogotá: Retos y realidades. Veeduría Distrital, Injaviu, El Tiempo. Bogotá, 2000.

MONTEZUMA, R. (2004). Rápida Transformación de la Movilidad en Bogotá. Revista Asocreto. Junho de 2004.

TRANSMILENIO (2005). Cinco Años Construyendo Futuro. Bogotá DC, Fevereiro 2005.

**Videos:**

A Reconstrução do Espaço Público de Bogotá

Cities on Speed: A Bogota Change. (Suécia, 2009, 58 min. - Direção: Anna-Maria Kantarius, Henrik Veileborg, Jesper Jack)