

DE LA TIERRA AL

CIELO

B O G O T Á D E S D E A R R I B A



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS



AEROPUERTO EL DORADO. CA. 1960. FONDO DANIEL RODRÍGUEZ. MUSEO DE BOGOTÁ





IZQUIERDA: EL TEATRO SAN CARLOS, LA CATEDRAL, SANTO DOMINGO Y SANTO TOMÁS. CENTRO: SAN FRANCISCO, LA CAPUCHINA, EL HOSPICIO, LAS NIEVES. DERECHA: SAN DIEGO, EL CEMENTERIO. AUTOR: HENRY PRICE. COLECCIÓN BANCO DE LA REPÚBLICA





VISTA HACIA EL NOR-ORIENTE DE BOGOTÁ DESDE EL ÚLTIMO PISO DE LA TORRE BACATÁ EN EL CENTRO DE LA CIUDAD. FOTO: CARLOS LEMA-IDPC

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ
SECRETARÍA DE CULTURA, RECREACIÓN Y DEPORTE
INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL

ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ
Enrique Peñalosa Londoño

SECRETARIA
María Claudia López Sorzano

DIRECTOR
Mauricio Uribe González

SUBDIRECTORA DE DIVULGACIÓN DE LOS VALORES DEL PATRIMONIO CULTURAL - IDPC
Margarita Castañeda Vargas

INVESTIGACIÓN Y TEXTOS
María Camila Gracia Alcázar

COORDINACIÓN EDITORIAL
Ximena Bernal Castillo

DISEÑO GRÁFICO
Yessica Acosta Molina

CORRECCIÓN DE ESTILO
Bibiana Castro Ramírez

FOTOGRAFÍAS
Carlos Lema, Hanz Rippe, Diego Robayo, Sebastián Puerta Giraldo
Colección Museo de Bogotá, Instituto Geográfico Agustín Codazzi
Fondo Gumersindo Cuéllar-Biblioteca Luis Angel Arango
Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital

AGRADECIMIENTOS
Archivo General de la Nación, Archivo de Bogotá, Biblioteca Luis Ángel Arango, Biblioteca Nacional de Colombia, Colección de Arte del Museo Universidad Nacional de Colombia, Colección Numismática del Banco de la República, Fundación Patrimonio Filmico, Instituto Geográfico Agustín Codazzi, Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital, Alfredo Barón Leal, Manuel Bulla Clavijo, Sergio Cabrera Cárdenas, Luis Carlos Colón Llamas, Jacobo Contreras Villamizar, Mario Cuéllar, Estefanía Gracia Alcázar, Pamela Mayorga Ramos, Anthony Joseph Picón Rodríguez, Sebastián Puerta Giraldo, Sandra Samacá Rojas, Fulvio Sánchez Herrera, Sheril Salazar Bayona, María Camila Silva García

IMPRESIÓN

Buenos y Creativos SAS
ISBN 978-958-59919-5-8
2018 © Instituto Distrital de Patrimonio Cultural
www.idpc.gov.co
Calle 8 No. 8-52

Publicación que acompaña la exposición temporal *De la tierra al cielo. Bogotá desde arriba*, realizada en el Museo de Bogotá, durante el primer semestre de 2018

CURADURÍA

María Camila Gracia Alcázar

EXPOSICIONES TEMPORALES

Ángela Santamaría Delgado
Mónica Ángel Láscar, asistente

ÁREA DE MUSEOGRAFÍA

Carolina Corredor Rojas
Sebastián Carranza Monroy
Carlos Arturo Rojas Pérez
Ana María Collazos Solano
Juan Felipe Espinosa de los Monteros
Miguel Rodríguez Silva

ÁREA DE EDUCACIÓN

Marcela Trisancho Mantilla
Ana María Sánchez Lesmes
Johanna Galindo Urrego
Juan Sebastián Pinto Muñoz
José Leonardo Cristancho Castaño
Catalina Hoyos García

ÁREA DE CONSERVACIÓN Y REGISTRO

Melissa Solórzano Toro
María Antonieta García Restrepo

ASISTENTE ADMINISTRATIVA

Gloria Carrillo Buitrago

museo de bogotá
La ciudad, patrimonio de todos



DE LA TIERRA AL

CIELO

BOGOTÁ DESDE ARRIBA

DETALLE FOTO PANORÁMICA DEL CENTRO
HISTÓRICO
SAÚL ORDUZ
1952
MUSEO DE BOGOTÁ



10
Prólogo

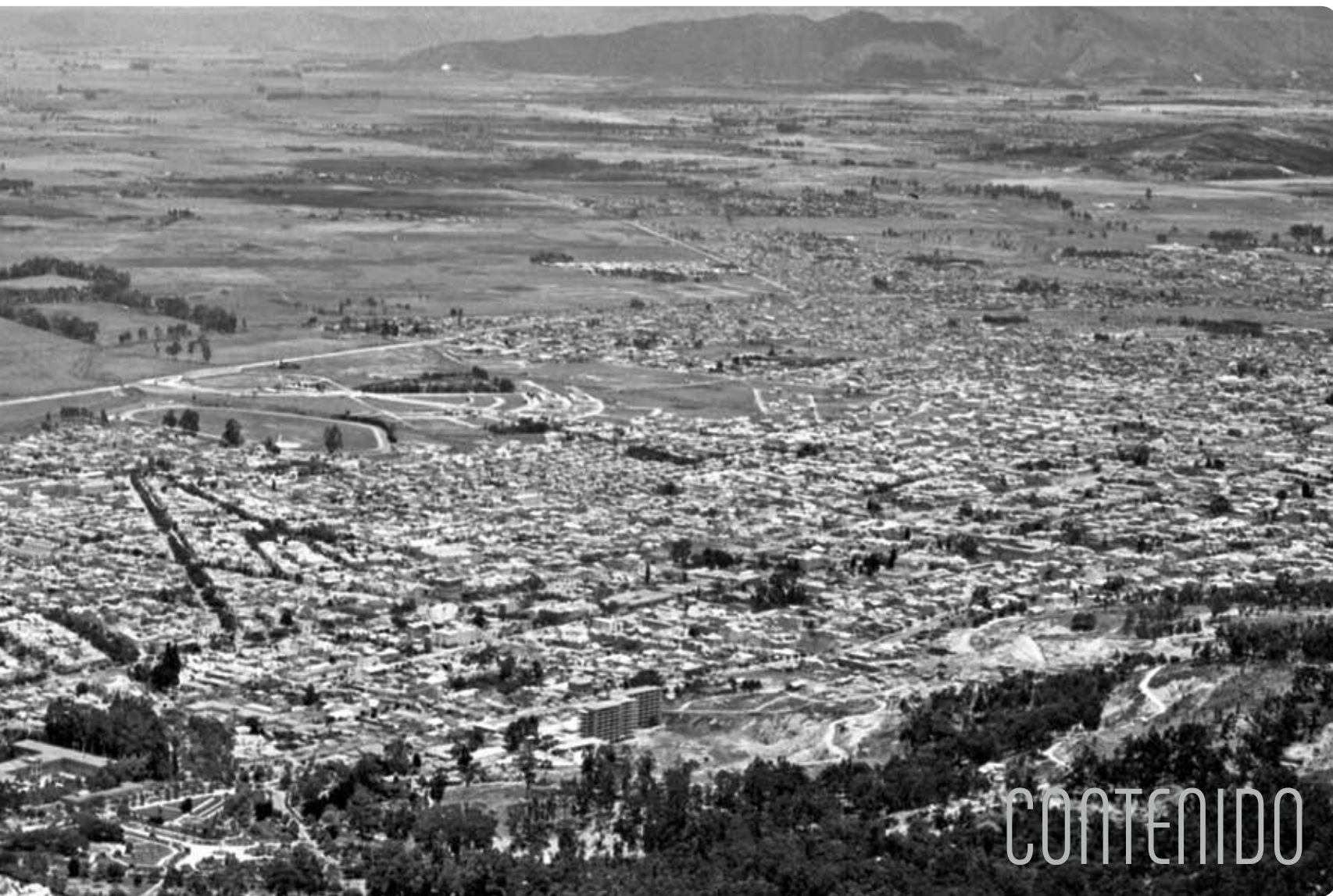
14
Bogotá desde
arriba

25
La ciudad que
ya está arriba

29
Cartografía
desde el suelo

47
Ver por encima
de los techos

63
Ver desde un
barrio mirador



CONTENIDO

79

Ver desde los
cerros

93

Ver a vuelo de
pájaro

129

La mirada del
urbanista

143

Ver desde un
satélite y desde
un dron

157

Alguien nos
mira

172

Bibliografía

PRÓLOGO

Toda ciudad cuenta con un hito, natural o construido, un punto más alto que el resto, al que concurren los turistas con la promesa de poder admirar o “dominar”, como se dice con mayor frecuencia, el paisaje urbano. Buenos Aires tiene el Obelisco, Santiago de Chile el Cerro de Santa Lucía, Río de Janeiro el cerro de Pan de Azúcar, Bogotá cuenta con los cerros de Monserrate, Guadalupe, la torre Colpatria...

Dominar el paisaje. El lenguaje parece anticiparse a la acción. Pero el encanto, la curiosidad (y, podríamos añadir, el vértigo) de ver la ciudad desde arriba por simple placer, han dejado paso rápidamente al deseo de dominio, de transformación, para lo cual el dibujo, primero, y la fotografía, después, se han convertido en los principales instrumentos.

No por azar el urbanismo, desde sus orígenes, adoptó la visión desde arriba como uno de sus principales instrumentos para comprender e intervenir la ciudad. Pero en cuanto más se alejaba el técnico con el propósito de abarcar todo el panorama urbano más parecía olvidarse de la sociedad inmersa en esa visión de formas fascinantes que en un punto se convirtió en su principal objetivo. Para Le Corbusier, el arquitecto y urbanista suizo-francés, la visión más “humana”,

la más tranquila, la más regular, era la que se podía ver desde un avión a 1.000 metros de altura: “todo toma la precisión de un plano”- afirmaba extasiado; un vehículo terrestre sólo podía ofrecer visiones “inhumanas e infernales”.

Este contraste entre arriba y abajo, entre la realidad cotidiana de los seres humanos en su trajín diario y el efecto purificador de la mirada desde arriba que obviaba todos estos detalles, es lo que ha marcado considerablemente la visión de los técnicos sobre la ciudad. La fotografía aérea y, ante todo, el plano se convirtieron en esos instrumentos que permitieron sintetizar no sólo el presente, sino el futuro de la ciudad. El presente y el futuro de su forma sin tener muy claro qué era lo que podría suceder allá abajo con los hombres y mujeres que se debatían tratando de hacer su vida en el día a día. La alquimia de la transformación del espacio debía dar como resultado un mejor hombre, una mejor sociedad.

Al menos esta fue la convicción en la que se desarrollaron las principales vanguardias del siglo XIX y de buena parte del XX preocupadas por el destino de la ciudad, con la ayuda de planos, fotos, esquemas que buscaban una respuesta general a los problemas urbanos.



[VUELO A27: LA SOMBRA DEL AVIÓN SOBRE LAS NUBES]
AUTOR NO IDENTIFICADO
FOTOGRAFÍA (FACSIMIL)
1938
ARCHIVO INSTITUTO GEOGRÁFICO AGUSTÍN CODAZZI





“De la tierra al cielo. Bogotá desde arriba” no sólo busca explorar el significado de esta paradoja, de esta tensión entre el arriba y el abajo, sino involucrar al espectador en el deleite y la reflexión que evocan las imágenes de Bogotá producidas por el arte, la ciencia y la técnica en más de cuatro siglos de historia, desde un punto de vista a unos metros por encima de lo normal, sin olvidar que lo hacemos con los pies en la tierra.

Luis Carlos Colón Llamas
Profesor asociado
Universidad Nacional de Colombia

VUELO C 478
AUTOR NO IDENTIFICADO
FOTOGRAFÍA
1947
INSTITUTO GEOGRÁFICO AGUSTÍN CODAZZI

BOGOTÁ DESDE ARRIBA

Volar. Uno de los grandes anhelos del ser humano. Advertir el mundo desde arriba, desde donde todo se ve bien. Esta es una forma diversa del ver a Bogotá, la metrópoli, la ciudad de las mil facetas; en esta ocasión, una vista desde “lo alto”, a través de múltiples dimensiones.

Ese es el sentido de De la tierra al cielo. Bogotá desde arriba, la exposición del Museo de Bogotá que brinda una mirada especial de la capital. Modos particulares de observar la urbe desde las alturas: por encima de los techos, desde las torres campanarias, los rascacielos, los miradores, las cumbres de los Cerros Orientales y, con el auxilio de medios sofisticados, desde el aire y el espacio. Ante todo la geografía, la relación con el territorio, ese paisaje único conformado por nuestras imponentes montañas y nuestra sabana surcada por numerosos cursos de agua; luego, la forma urbana, una cuadrícula definida en la zona histórica que se va modificando a medida que la ciudad crece; enormes vías sin fin y también pequeños parques “de bolsillo”; edificaciones cuyas formas son inimaginables hasta que las vemos desde arriba. Lugares emblemáticos y también espacios insospechados. Raros

colores, luces resplandecientes y oscuras sombras que dramatizan la escena. Todo eso se percibe solo desde lo alto.

De manera didáctica y amena, se presentan en esta exhibición los diferentes métodos de representación de la ciudad y sus componentes, bien sea mediante dibujos, pinturas, grabados o las primeras fotografías; así mismo, se muestra la evolución de las diversas técnicas planimétricas, de la cartografía del siglo XVIII a los mapas más recientes, pasando por los inicios de la aerofotografía y su desarrollo en el tiempo, hasta las más complejas y precisas imágenes satelitales actuales.

¿Y, más allá de ese cielo fascinante? Ese maravilloso cielo bogotano, azul intenso y límpido, acaso con nubes blancas y pesadas, o gris que nos apabulla. ¿Y si, trascendiendo lo físico, alguien también nos observa? Eso también lo sugiere esta exposición.

Es esta entonces una magnífica oportunidad para descubrir, comprender y valorar nuestra ciudad. Para verla y apreciarla



LANZAMIENTO DE LA EXPOSICIÓN "DE LA TIERRA AL CIELO.
BOGOTÁ DESDE ARRIBA". MUSEO DE BOGOTÁ.
FOTO: HANZ RIPPE-IDPC



LANZAMIENTO DE LA EXPOSICIÓN "DE LA TIERRA AL CIELO. BOGOTÁ DESDE ARRIBA". MUSEO DE BOGOTÁ. FOTO: HANZ RIPPE-IDPC

desde otra perspectiva. Para leer sus persistencias y a la vez sus permanentes transformaciones. Para entender su crecimiento desbordante, pero también la mirada de sus habitantes a partir de otros ángulos, desde ventanas y terrazas, barrios miradores de sugestivos nombres, picos montañosos, globos aerostáticos y aeronaves... Y, desde allí, divisar ríos y quebradas; avistar calles, palacios, casas y patios, monumentos, árboles y personas; revelar la forma de las principales plazas, y la de nuestro barrio y nuestro parque; ubicar nuestra casa, el colegio o el lugar de trabajo; distinguir lugares como la plazoleta del Chorro de Quevedo, el Bosque San Carlos, la planta de tratamiento de Vitelma, las Torres del Parque, Unicentro, el humedal Juan Amarillo o la Ciudadela Colsubsidio.

Pero no es solo por deleite que observamos a Bogotá desde arriba. Esta visión nos permite, además, planear el desarrollo de la ciudad, identificar zonas de riesgo, obtener información catastral o concebir mapas turísticos, entre otros. Narrar estos temas de manera entretenida, y en general cualquier aspecto que nos lleve a pensar y reflexionar sobre

nuestra capital, es la razón de ser de un museo de ciudad. Precisamente en ello se encuentra empeñada la administración del alcalde Enrique Peñalosa, en fortalecer y renovar el Museo de Bogotá, que el año entrante cumplirá sus primeros cincuenta años, desde cuando en 1969 fue creado como Museo de Desarrollo Urbano por otro gran alcalde visionario, Virgilio Barco.

Al tiempo que trabajamos en el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (IDPC) en el proyecto de apertura de la colección permanente del museo en la Casa de la Independencia, seguiremos proponiendo exposiciones temporales exitosas en la sede de la Casa Sámano. En esta ocasión, para contar a Bogotá desde arriba, seguros de que, con entusiasmo y compromiso, estamos construyendo, aquí abajo, una mejor ciudad para todos.

Mauricio Uribe González
Director General
Instituto Distrital de Patrimonio Cultural

VUELO C478 - VISTA DESDE LA IGLESIA DEL CARMEN / AUTOR NO IDENTIFICADO / FOTOGRAFÍA / 1947 / INSTITUTO GEOGRÁFICO AGUSTÍN CODAZZI



MÚLTIPLES MIRADAS DESDE ARRIBA

María Camila Gracia Alcázar

“No hay un camino fácil para ir de la tierra a las estrellas”.*

“Ser modernos es encontrarnos en un entorno que nos promete aventuras, poder, alegría, crecimiento, transformación de nosotros y del mundo y que al tiempo amenaza con destruir todo lo que tenemos, todo lo que sabemos, todo lo que somos.”**

* Rem Koolhaas, *Delirio de Nueva York: un manifiesto retroactivo para Manhattan* (Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2004), 81.

** Marshall Berman, *Toao lo sólido se desvanece en el aire: la experiencia de la modernidad* (Ciudad de México: Siglo Veintiuno Editores, 1999), 1.

La iniciativa de pensar a Bogotá desde arriba se construyó incluyendo todas las posibilidades de ver desde “arriba” que tiene la ciudad. Comúnmente, cuando se piensa en ver las ciudades desde arriba, se hace referencia a las fotografías desde un avión y, más recientemente, a las imágenes satelitales. Sin embargo, si se amplía la mirada, se puede comprender que la cartografía es también una forma de ver desde arriba; que parte del encanto de los rascacielos es que prestan el servicio de mirador de ciudad; que Bogotá tiene la particularidad de contar con la altura de los cerros orientales y que sobre estos se sitúan barrios aún más cerca de las estrellas. Por las características de Bogotá, la mirada desde arriba puede adoptar muchas formas y cada una contribuir con una perspectiva diferente, como también permitir ampliar campos de conocimiento o problemáticas.

Con esta primera reflexión, esta publicación, producto de la exposición temporal *De la tierra al cielo. Bogotá desde arriba*, realizada en el Museo de Bogotá durante el primer semestre de 2018, plantea un recorrido por la ciudad que invita a subir la mirada desde lo más bajo (la altura a la que se encuentra Bogotá: 2.640 m s. n. m.) hasta lo más alto. Un recorrido en el que a su vez se identifican las diferentes técnicas y medios que el ser humano ha empleado para estar arriba o ver desde arriba. El recorrido, por lo tanto, comienza con las técnicas que desde el suelo permiten tener una visión cenital, como la cartografía (2.640 m s. n. m.). Luego, le siguen las técnicas que implican llegar a lugares altos de la ciudad, como algunos edificios o rascacielos (2.860 m s. n. m.); escalar los cientos de peldaños hasta un barrio mirador (2.700 a 3.000 m s. n. m.), o trepar los cerros (3.100

a 3.260 m s. n. m.). Después, las técnicas que involucran el vuelo, como el avión (4.000 a 10.000 m s. n. m.) o algunos deportes extremos. A la mirada desde el avión también se la asocia con la posibilidad que abre a la imaginación, al sueño, por lo que incluye la mirada del urbanista. Y finalmente las técnicas que permiten ver desde arriba de manera remota, como los satélites (705.000 m s. n. m.) o drones. Se trata de un recorrido que no está basado en una linealidad histórica, sino guiado por una secuencia de ascenso. No obstante, ya dentro de cada uno de los temas procuramos presentar un desarrollo histórico resaltando fechas, instituciones, eventos o cambios importantes dentro de la temática.

Hay que resaltar que cada uno de los temas permite reflexionar sobre aspectos específicos de la ciudad o sobre otros más globales, lo que enriquece la temática general. Para el caso de la cartografía, se han revisado las técnicas topográficas y de agrimensura¹ que históricamente permitieron su desarrollo, las motivaciones que llevaban a hacer un plano, la necesidad cada vez mayor de tener planos precisos para modernizar la ciudad, los ingenieros e instituciones encargados de esta labor, el problema de la representación, así como también las dificultades que tuvo Bogotá para obtener un plano actualizado y realizado con rigor. En el caso de los edificios altos de la ciudad, se subrayan los inventos y técnicas que permitieron elevar construcciones a más de 150 metros, haciendo una pesquisa sobre las edi-

¹ La agrimensura es el arte de medir terrenos. La palabra agrimensura viene del latín *agrimensura* y sus componentes léxicos son: *agri* (campo de cultivo) y *mens* (medida). Está focalizada en el establecimiento de límites y se relaciona con los aspectos jurídicos de la propiedad. Tomado de: Diccionario etimológico castellano en línea.

ficaciones que a través de la historia de Bogotá se han llevado el título de ser los más altos. Para esto, se evidencia la competencia mundial que existe en torno a los rascacielos y la polémica que su construcción siempre suscita. Para el caso de los barrios miradores, se hace referencia a su origen, una reflexión sobre los nombres que estos tienen aludiendo a la altura o la visual, al contraste entre la vista privilegiada y la pobreza, y al conflicto que existe entre estratos altos y bajos por ocupar estos lugares.

Con el tema de los cerros, la mirada se detiene en la peregrinación a Monserrate y Guadalupe como parte de la identidad de la ciudad; a los relatos sobre cómo son la subida, las paradas y la llegada a la cima; a la modernización que implicaron el funicular y el teleférico; al panorama desde los cerros; a la idea de paisaje y a la mayor apropiación que ha habido de las montañas en los últimos años, que se ha expresado en senderismo y nuevos parques miradores. El tema de desafiar la altura se presenta también asociado a los cerros y al deseo de volar. En el caso del avión, la referencia alude a la llegada de aeronaves al país, a las instituciones y personajes que volvieron la aerofotografía su vocación, a las trayectorias de los vuelos y el trabajo de los pilotos, a los tipos de tomas, a la cartografía basada en aerofotografías y a los usos que se dieron a estas imágenes. Para el tema de la mirada del urbanista, se propone una revisión de los proyectos del futuro de la ciudad, a la representación del futuro y al contraste entre los sueños de ciudad frente a su realidad. Para el caso de los satélites, se reflexiona sobre los alcances que ha tenido el ser humano con su exploración espacial, la entrada a la era digital de la cartografía y las imágenes satelitales, las nuevas formas de información espacial y la posibilidad de conocer en detalle mu-

chas partes del mundo. Finalmente, con los drones se explora una nueva forma de mirada, más cercana y de múltiples usos.

Hablar sobre “Bogotá desde arriba” no implica únicamente aludir a paisajes, panoramas y aerofotografías, ya que el mismo tema sugiere conexiones con otros aspectos de la ciudad: su administración, los contextos y problemáticas sociales, el medioambiente, su memoria e identidad, sus transformaciones, su crecimiento, su progreso, su conocimiento, su futuro y sus avances tecnológicos. Todos estos asuntos se articulan alrededor de la mirada desde arriba, lo que da a entender que esta no es solo un cambio en el ángulo de visión, sino que se relaciona con más aspectos y dimensiones del ser humano.

El trabajo de George Lakoff y Mark Johnson titulado *Metáforas de la vida cotidiana* plantea cómo percibe nuestra cultura la noción de arriba y con qué se asocia esta expresión. Estos autores proponen que la metáfora impregna la vida cotidiana, no solo el lenguaje sino el pensamiento y la acción. Así, estudian el sentido de las metáforas para dar cuenta de cómo los seres humanos pensamos. En cuanto a las metáforas más habituales del arriba, puede mencionarse que es asociado con lo bueno, con la felicidad, con la salud, con la conciencia, con el control, con lo que es “más”, con el futuro, con la virtud, con lo racional y con un estatus elevado². A diferencia del abajo, que se asocia

² “Arriba es más”, “más es mejor” y “arriba es bueno” (por lo tanto, “abajo es malo”), que se expresan en frases cotidianas como “mis ingresos se elevaron el año pasado”, “la actividad artística de este Estado decayó el año pasado”, “el número de errores que comete es increíblemente bajo”, “las cosas el año pasado alcanzaron un pico, pero hemos ido cuesta abajo desde entonces”, “las cosas están en el punto más bajo”. Ver George Lakoff y Mark Johnson, *Metáforas de la vida cotidiana* (Madrid: Cátedra, 2004).

con lo malo, con la tristeza, con la enfermedad y la muerte, con la inconsciencia, con el ser controlado, con lo que es “menos”, con el vicio, con lo emocional y con un estatus bajo³. Se trata de una asociación de conceptos que permite comprender las motivaciones que están detrás del deseo de “estar arriba” o “ver desde arriba”, y que también da una explicación a sus múltiples manifestaciones y usos: el ocio y la recreación (bienestar), la planeación (futuro), el conocimiento (racionalidad), lo militar (control), la diferenciación (poder).

Las nociones con las que se asocia el arriba dan pie para entender por qué la búsqueda de mayor altura ha sido una constante en la historia de la humanidad, por qué cada generación se ha esforzado por ir un poco más arriba que la anterior. Cabe mencionar que volar, “estar arriba” o “ver desde arriba” no hacen parte de la condición natural del ser humano, por lo que siempre será algo que va más allá de este, que lo supera, que lo reta, que le exigirá un esfuerzo, un invento o una gran tecnología. Por ello, todo lo que tenga que ver con el arriba se considerará como superior. Dada esta condición de dificultad y aventura que implica llegar “arriba”, el protagonista de esta historia no puede ser otro que el hombre moderno, ya que es él quien, con una visión racional y experimental del mundo, superará su propia naturaleza, su propia gravedad. El hombre moderno es el que le pierde el miedo a explorar el mundo, el que sube a la montaña más alta, el que desarrolla la técnica para construir rascacielos, el que descubre la aerodinámica del vuelo y el que perfecciona los medios cartográficos. El hombre moderno no

³ Lakoff y Johnson, *Metáforas de la vida cotidiana*. Ver apartado “Metáforas de orientación espacial”.

es el que está sometido a las leyes de la naturaleza, sino el que las apropia y las usa según su interés, el que modifica no solo su entorno sino sus propios límites corporales.

Freud, en su ensayo “El malestar en la cultura” (1930), habla de cómo el hombre moderno va a mejorar y perfeccionar sus órganos: “máquinas que le procuren fuerzas gigantescas” y barcos y aviones para que “ni el agua, ni el aire puedan impedir su desplazamiento”⁴. Con el órgano de la vista será igual; el hombre moderno inventará múltiples artefactos para extender, distorsionar, alargar, agrandar, ampliar, detallar su mirada. “Con los lentes, él corrige los defectos de las lentillas de sus ojos. El telescopio le permite ver inmensas distancias y el microscopio le permite transgredir los límites asignados a su visión por la estructura de la retina. Con la cámara fotográfica, se ha asegurado de un instrumento que fija las apariencias fugitivas”⁵. A lo que habría que añadir visores (para día o noche), binoculares, satélites y, más recientemente, drones. Para el hombre moderno el sentido de la vista tendrá predominancia sobre los otros; sus ojos lo son todo, su fe está en lo que puede ver. De ahí que modificar su capacidad visual para ver lo muy grande o lo muy pequeño le abrirá nuevas posibilidades de conocimiento. La mirada es conocimiento y las “formas de mirar” son modos de comprender el mundo, por lo que cada vez que algún nuevo invento le permite al hombre moderno ver más, también le

⁴ Sofía Sienra et al., *La imagen como pensamiento* (Ciudad de México: Universidad Autónoma de México, 2014), 27. Gerard Wajcman, en su conferencia, cita a Freud en su ensayo “El malestar en la cultura”. Conferencia Gerard Wajcman. <http://ri.uaemex.mx/bitstream/handle/20.500.11799/32285/La-imagen-como-pensamiento-DIGITAL.pdf?sequence=1>.

⁵ Ver Sienra, *La imagen como pensamiento*, 27.

permitirá conocer más, responder viejas preguntas y formular nuevas.

No obstante, la mirada desde arriba va a oscilar entre lo técnico y lo romántico, entre la ciencia y el arte. Así como servirá para la racionalización del mundo, para fines militares y estratégicos basados en el dominio visual del territorio, servirá para conocer mejor ciertos fenómenos, realizar grandes proyectos de infraestructura, y organizar y planear la ciudad; también será inspiración de las artes, las letras, la cultura, el ocio, la recreación y el turismo. Es con la modernidad que aparecen los miradores urbanos, que se crean estructuras como los panoramas de Barker⁶, que se da un nuevo valor a la contemplación, surge la pintura romántica del paisaje y la fotografía panorámica de la ciudad y su territorio. Se retratan los cambios de luz, clima y nubosidad en el paisaje y se immortalizan los panoramas de la ciudad en forma de postales. Con todo esto, la visión desde arriba también apelará a lo que identifica un lugar, se registrará lo que cambia y lo que no cambia de la ciudad; y frente al cambio emergerán sentimientos, ya sea un optimismo por el progreso de la ciudad o una nostalgia por su pasado.

Varios autores han recalcado que desde arriba la ciudad siempre se ve bien: parece funcionar en armonía, es silenciosa y apacible, no se percibe el caos del tráfico, no se distinguen los límites invisibles que dividen el norte del sur ni las fronteras en-

6 Los panoramas de Barker eran gigantescas pinturas de 365° que ilustraban vistas de ciudades, paisajes naturales o eventos históricos. Estas pinturas eran ubicadas dentro de estructuras cilíndricas para la observación del público. La palabra panorama es usada por primera vez por Barker para nombrar y publicitar su atracción.

tre los barrios, y llaman la atención las formas, la luz y el paisaje. El escritor Hernando Téllez decía que “ver una ciudad desde las alturas equivale a percibir un juego de líneas y de volúmenes limpios de todo accidente bastardo. Lo engañoso de esa visión aparece cuando uno desciende a la tierra y descubre, como en el caso de Bogotá, que la versión aérea es mucho mejor que la versión terrestre”⁷. La experiencia estética de ver la ciudad desde arriba “la convierte en un objeto deseable y admirable”⁸. Pero, más allá de lo estético, la visión desde arriba aporta el sentido de comprender algo desde la totalidad, más que desde las partes. Es decir, que se exalta la importancia del conjunto de la ciudad y su territorio por encima de las experiencias subjetivas y fragmentadas de sus habitantes, y en eso reside su valor. Hoy en día se habla del “efecto de la vista de conjunto”⁹, para describir la experiencia o el impacto estético de mirar algo en su totalidad. Un efecto que se traduce en tener una mayor comprensión de lo que nos rodea, en sentir que existe algo más grande que nosotros o que hay algo que nos trasciende. La vista desde arriba tiene ese sentido de comprensión de la totalidad que también se asocia a fuerzas superiores al ser humano, por lo que esta vista acoge además un sentido metafísico o de espiritualidad.

7 Jeremy Horner, *Bogotá desde el aire* (Bogotá: Villegas Editores, 2002). Ver texto de la solapa de sobrecubierta.

8 Dionisio Cañas, *El poeta y la ciudad: Nueva York y los escritores hispanos* (Madrid: Editorial Cátedra, 1994), 40. Con esta frase se hace referencia a ver a Nueva York desde lejos.

9 *The overview effect o efecto de la vista de conjunto* es un concepto que ha surgido de la experiencia de los astronautas en sus vuelos espaciales. Ellos atestiguan experimentar un sentido de unidad al ver el planeta Tierra desde afuera, así como el despertar de una conciencia global.

BOGOTÁ ES LA METROPOLI MÁS ALTA DEL MUNDO. ES DECIR LA CIUDAD DE MÁS DE 3.000.000 DE HABITANTES, MÁS ALTA. IMAGEN DE LA EXPOSICIÓN. FOTO: HANZ RIPPE-IDPC



LA CIUDAD QUE YA ESTÁ ARRIBA

Después de andar siete días a través de boscajes, el que va a Baucis no consigue verla y ha llegado. Los finos zancos que se alzan del suelo a gran distancia uno de otro y se pierden entre las nubes, sostienen la ciudad. Se sube por escalerillas. Los habitantes rara vez se muestran en tierra: tienen arriba todo lo necesario y prefieren no bajar. Nada de la ciudad toca el suelo salvo las largas patas de flamenco en que se apoya, y en los días luminosos, una sombra calada y angular que se dibuja en el follaje. Tres hipótesis circulan sobre los habitantes de Baucis: que odian la tierra; que la respetan al punto de evitar todo contacto; que la aman tal como era antes de ellos, y con catalejos y telescopios apuntando hacia abajo no se cansan de pasarle revista, hoja por hoja, piedra por piedra, hormiga por hormiga, contemplando fascinados su propia ausencia.*

* Italo Calvino, *Las ciudades invisibles* (Madrid: Ediciones Siruela, 2010). Ver capítulo "Las ciudades y los ojos 3".

Dos mil seiscientos cuarenta metros sobre el nivel del mar sitúan a Bogotá dentro de las 30 ciudades más altas del mundo. Por ello, antes de verla desde arriba, hay que recordar que de por sí ya está arriba. Es superada por otras ciudades, la mayoría latinoamericanas, como El Alto, Bolivia (4.150 m s. n. m.); Potosí, Bolivia (4.090 m s. n. m.); Shigatse, China (3.836 m s. n. m.); La Paz, Bolivia (3.657 m s. n. m.); Ipiales, Colombia (2.900 m s. n. m.); Quito, Ecuador (2.850 m s. n. m.), entre otras. Sin embargo, las ciudades que la superan tienen alrededor de entre 100.000 y 2.500.000 de habitantes, por lo que Bogotá, con 8.000.000 de habitantes, se lleva el primer puesto en ser la ciudad más poblada a mayor altura.

Generalmente las ciudades a gran altura, por estar entre montañas, tienen poco espacio para su crecimiento, pero Bogotá parte de un hecho geográfico impresionante que es estar ubicada en una altiplanicie de 4.250 km², la denominada sabana de Bogotá. Isaac Holton, en sus viajes a la Nueva Granada, resalta en sus memorias de Bogotá que para el viajero el espectáculo de la sabana era increíble; que parecía imposible que después de semejante subida se pudiera llegar a tierras planas sin antes haber tenido que bajar horas enteras¹⁰. La sabana, por lo tanto, además de facilitar la movilidad en la región y proveerla de múltiples recursos, también va a hacer posible su expansión.

Llegar a la sabana de Bogotá ha sido descrito por los colonizadores y los viajeros del siglo XIX como toda una travesía.

10 Isaac Farewell Holton, *La Nueva Granada: veinte meses en los Andes* (Bogotá: Ediciones del Banco de la República, 1981), 133.

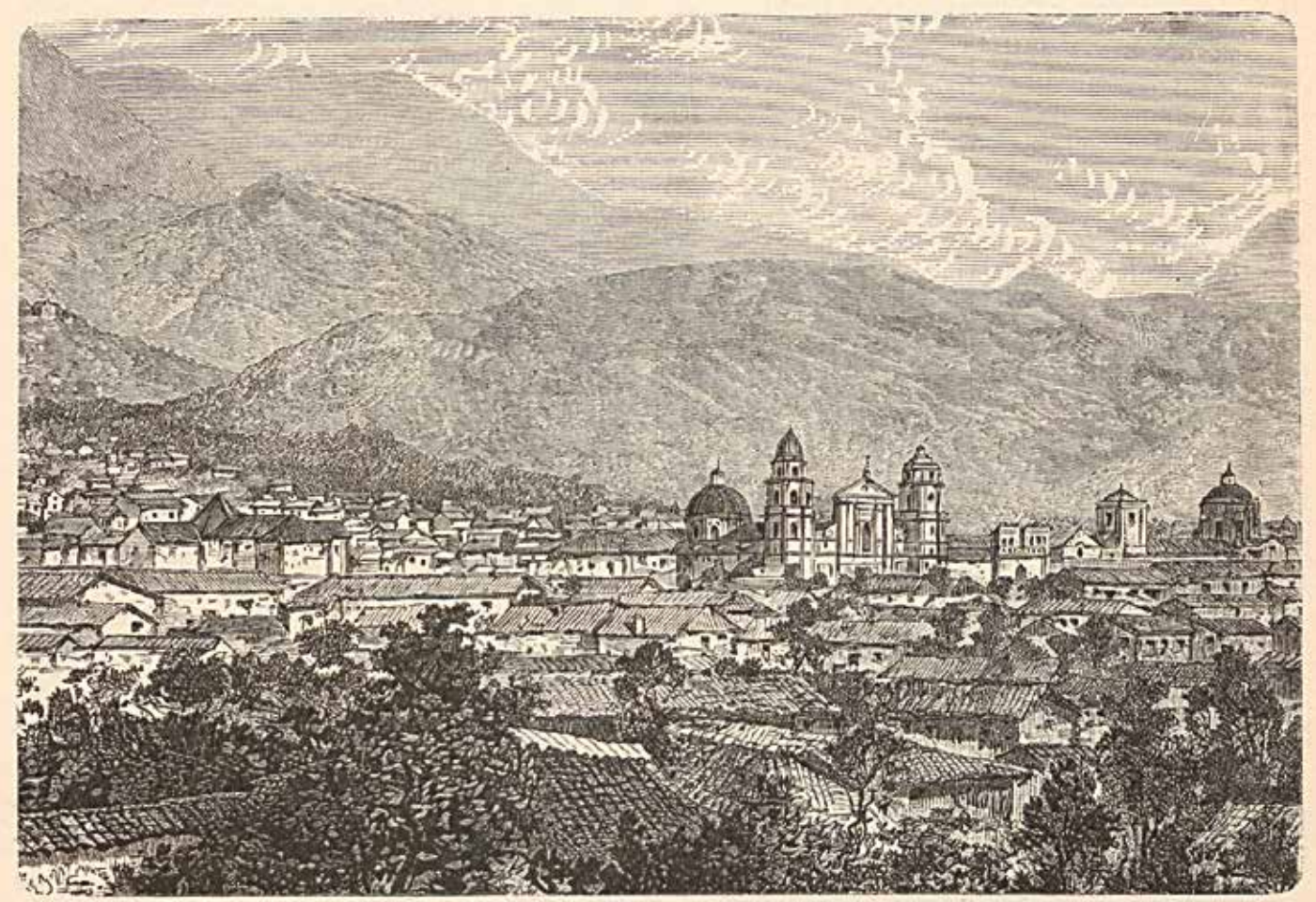
El recorrido por el río Magdalena era seguido por una difícil y escarpada subida de varios días hasta alcanzar la sabana, y de ahí continuaba el recorrido en suelo plano hasta divisar la ciudad, que yacía levemente inclinada sobre las faldas de los cerros orientales.

La Bogotá que por mucho tiempo estuvo contenida entre los ríos San Agustín, San Francisco y San Cristóbal estaba situada alrededor de 250 metros más arriba que el resto de la sabana, lo que le otorgaba “una gran amplitud de horizonte”¹¹. En la descripción del historiador Germán Mejía se dice que Bogotá se encontraba en un plano inclinado, lo que “permitía a los ciudadanos y visitantes una magnífica vista de la sabana y sus lejanos límites”, una vista que ocasionalmente se veía interrumpida por “una que otra casa alta, los muros de algún convento, o las torres de múltiples iglesias”¹². En ese mismo sentido, el conjunto morfológico que forman la llanura y los cerros se describe como un gran anfiteatro, como una estructura de observación, donde los cerros son los palcos y la urbe se instala en primera fila para ver el espectáculo de la sabana¹³. La ciudad, además de estar arriba, también ocupaba un lugar alto dentro de la sabana; la ciudad per se hacía las veces de mirador.

11 Germán Mejía, *Los años del cambio: historia urbana de Bogotá, 1820-1910* (Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana e Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 2000), 32. El autor cita a Jean Baptiste Boussingault en sus *Memoorias 1823-1824*.

12 Ver Mejía, *Los años del cambio*, 32.

13 Gaspard Mollien describe la ciudad como un gran anfiteatro: “la sierra aterrizada encima y las ensombrecedoras cumbres de Guadalupe y Monserrate correspondiendo a las galerías y los balcones”. Ver Mejía, *Los años del cambio*, 32.



BOGOTÁ
AUTOR NO IDENTIFICADO
GRABADO 1866
BIBLIOTECA NACIONAL DE COLOMBIA

DETALLE DEL PLANO GEOMÉTRICO DE LA CIUDAD DE SANTAFÉ DE BOGOTÁ / DOMINGO ESQUIAQUI / ACUARELA (FACSIMIL / 1791 / COLECCIÓN PARTICULAR



CARTOGRAFIA DESDE EL SUELO

Ha aparecido la geometría.
La topografía lo abarca todo.
Nada en la tierra escape a la medición.*

En aquel Imperio, el Arte de la Cartografía logró tal Perfección que el mapa de una sola Provincia ocupaba toda una Ciudad, y el mapa del Imperio, toda una Provincia. Con el tiempo, estos Mapas Desmesurados no ratificaron y los Colegios de Cartógrafos levantaron un Mapa del Imperio, que tenía el tamaño del Imperio y coincidía puntualmente con él. Menos Adictos al Estudio de la Cartografía, las Generaciones Siguientes entendieron que ese dilatado Mapa era Inútil y no sin Impiedad lo entregaron a las Inclemencias del Sol y los inviernos. En los desiertos del Oeste perduran despedazadas Ruinas del Mapa, habitadas por Animales y por Mendigos; en todo el País no hay otra reliquia de las Disciplinas Geográficas. *Juárez Miranda: Viajes de varones prudentes*, libro cuarto, cap. XLV, Lérida, 1658.**

* Berman, *Todo lo sólido se desvanece en el aire*, 178. El autor cita un poema escrito por el "Corrector de libros oficial".

** Jorge Luis Borges, *El hacedor* (Madrid: Alianza Editorial, 1999), 119. Ver "Del rigor en la ciencia".

La representación del espacio ha sido una inquietud constante para el ser humano, que siempre ha necesitado transmitir información espacial sobre los lugares que habita, que le ayude en su orientación en el mundo: esquemas y dibujos que indiquen cómo ir de un lugar a otro, describir un territorio o establecer límites y fronteras. El desarrollo de los mapas y técnicas cartográficas ha sido el producto de esta necesidad, que con el tiempo ha exigido más precisión. El dibujo del espacio que inicialmente será producto de la observación, la memoria y la orientación mediante las estrellas se volverá cada vez más científico según las necesidades de cada época o sociedad. Por ello, se consolidarán disciplinas como la topografía y la agrimensura¹⁴, las cuales, basadas en la geometría y la trigonometría, lograrán una representación más cercana a la realidad. Eventualmente también surgirán inventos como las brújulas, las cintas métricas, cadenas, cuerdas, hasta llegar a los teodolitos, o instrumentos para medir ángulos y distancias; asimismo, la triangulación de la superficie permitirá que sean cada vez mayores las áreas que se pueden llevar al papel.

Estos métodos, técnicas e instrumentos permitirán desde el suelo ver el mundo desde arriba. La mirada desde arriba que tendrá la cartografía será un privilegio y una clave para el desarrollo de las sociedades, en tanto que permitirá expandir el campo visual y, por ende, también la capacidad de conocimiento sobre el mundo, los territorios y las rutas.

14 A las civilizaciones egipcia y griega se les atribuye el origen de la topografía y de la agrimensura, disciplinas que les permitieron organizar ciudades y controlar los tributos.

En la medida en que se desarrollan mejores mapas, hay una mayor exploración de los océanos y de nuevas geografías, que permiten la conquista de nuevos mundos. El gobierno de los lugares conquistados también fue posible por los mapas, ya que posibilitó la fundación de ciudades y la administración de las colonias a distancia. Sin embargo, la cartografía es una representación y, como tal, no puede leerse solo como una ciencia; también debe comprenderse como arte y enmarcarse dentro de una cultura. El componente científico de la cartografía estará en las mediciones matemáticas hechas sobre la realidad, mientras que el componente artístico y cultural recaerá sobre la libertad en la representación o expresión de montañas, ríos, edificios, calles, vegetación, entre otros, y en la escogencia de lo que se muestra, lo que no y el cómo se muestra. Por ello, cada mapa o plano tendrán una carga subjetiva que resaltará o invisibilizará elementos de la realidad según el propósito con el que se hagan o la mirada que se tenga sobre el mundo.

Los primeros planos de la ciudad

De la gran mayoría de las ciudades latinoamericanas se conocen sus primeros planos, pero de Bogotá no. “Tunja o Cartagena, o Ciudad de México o Lima, para mencionar unas pocas, tienen planos elaborados desde su fundación, o al menos desde la segunda mitad del siglo XVI”¹⁵. En el caso de Bogotá, varios autores¹⁶ refirieron que el primer plano cono-

15 Germán Mejía y Marcela Cuéllar, *Atlas histórico de Bogotá. Cartografía. 1791-2007* (Bogotá: Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, 2007), 12.

16 Por ejemplo, Eduardo Posada y Pedro María Ibáñez y, recientemente, Germán

cido de la ciudad es de 1791, es decir, de finales del periodo colonial. Autores como Mejía y Cuéllar mencionan que Bogotá debió de haber tenido planos anteriores a 1791, y que posiblemente se extraviaron o se quemaron en el incendio de las Galerías de 1900 que arrasó con el Archivo Municipal. Por ello hoy en día se desconocen los planos fundacionales de la ciudad o de su etapa colonial, de modo que no sabemos cómo lucía Bogotá en sus comienzos.

El plano de 1791, el más antiguo conocido de Bogotá, fue realizado por el ingeniero italiano Domingo Esquiaqui (1740-1820), quien había llegado a realizar importantes obras públicas en la ciudad bajo el mando de los virreyes Gil y Lemos (1789), Ezpeleta (1789 -1797), Mendinueta (1797-1803) y Amar y Borbón (1803-1810). Para finales del siglo XVIII se impusieron reformas en las colonias que incluían nuevas obras de infraestructura, por lo que uno de los encargos que se le hicieron a Esquiaqui fue la realización de un plano de la ciudad, una herramienta fundamental para diseñar y llevar a cabo tales obras. Específicamente se dice que lo que motivó su plano fue la ubicación del cementerio central de la ciudad, con lo que se buscaba dar cumplimiento a la prohibición de enterrar a los fallecidos en los templos¹⁷. Esquiaqui realizó varias obras en la ciudad: el puente de los Micos, el puente del Común (1792), el diseño de vías y la reconstrucción de varias edificaciones religiosas u oficiales afectadas en terremotos.

Mejía y Marcela Cuéllar.

17 Ver Mejía y Cuéllar, *Atlas histórico de Bogotá*.

Para 1797, por orden del virrey Mendinueta, otro ingeniero militar, Carlos Francisco Cabrer, realizó el segundo plano que conocemos de la ciudad y representó, además del casco urbano, el contexto inmediato de la ciudad, por lo que llamó a su plano Croquis de Santafé y sus inmediaciones. Su plano, a diferencia del de Esquiaqui, tiene una mirada más amplia sobre la ciudad y su territorio; muestra los caminos que la conectaban con otras ciudades o villas, los asentamientos en su zona rural y las condiciones de su contexto, como los pantanos. Cabrer fue llamado inicialmente a realizar el camino del norte y posteriormente también se le solicitó un Plan de Defensa para Bogotá, “para evitar cualquier ataque o insurrección similar a la de los Comuneros”¹⁸, cualquier intento de rebelión, lo que podría explicar que su representación de la ciudad sea a una escala mucho mayor.

Del plano militar al plano descriptivo y comercial

Los primeros planos de la ciudad, de finales de la Colonia, estuvieron motivados por fines administrativos y de control militar, y por tanto contribuyeron a la gobernabilidad del territorio. Una vez se logró la independencia, los planos fueron claves para consolidar la idea de Estado, para definir las fronteras entre las nuevas naciones y provincias, como también para pensar y diseñar los grandes proyectos de infraestructura que se requerían

18 Ricardo Rivadeneira, “Bogotá: cartografía y ciudad”, *Revista Ensayos* (Instituto de Investigaciones Estéticas, Universidad Nacional de Colombia), n.o 6 (2002): 50.

Croquis de la Ciudad de Santa Fe de Bogotá y sus inmediaciones.

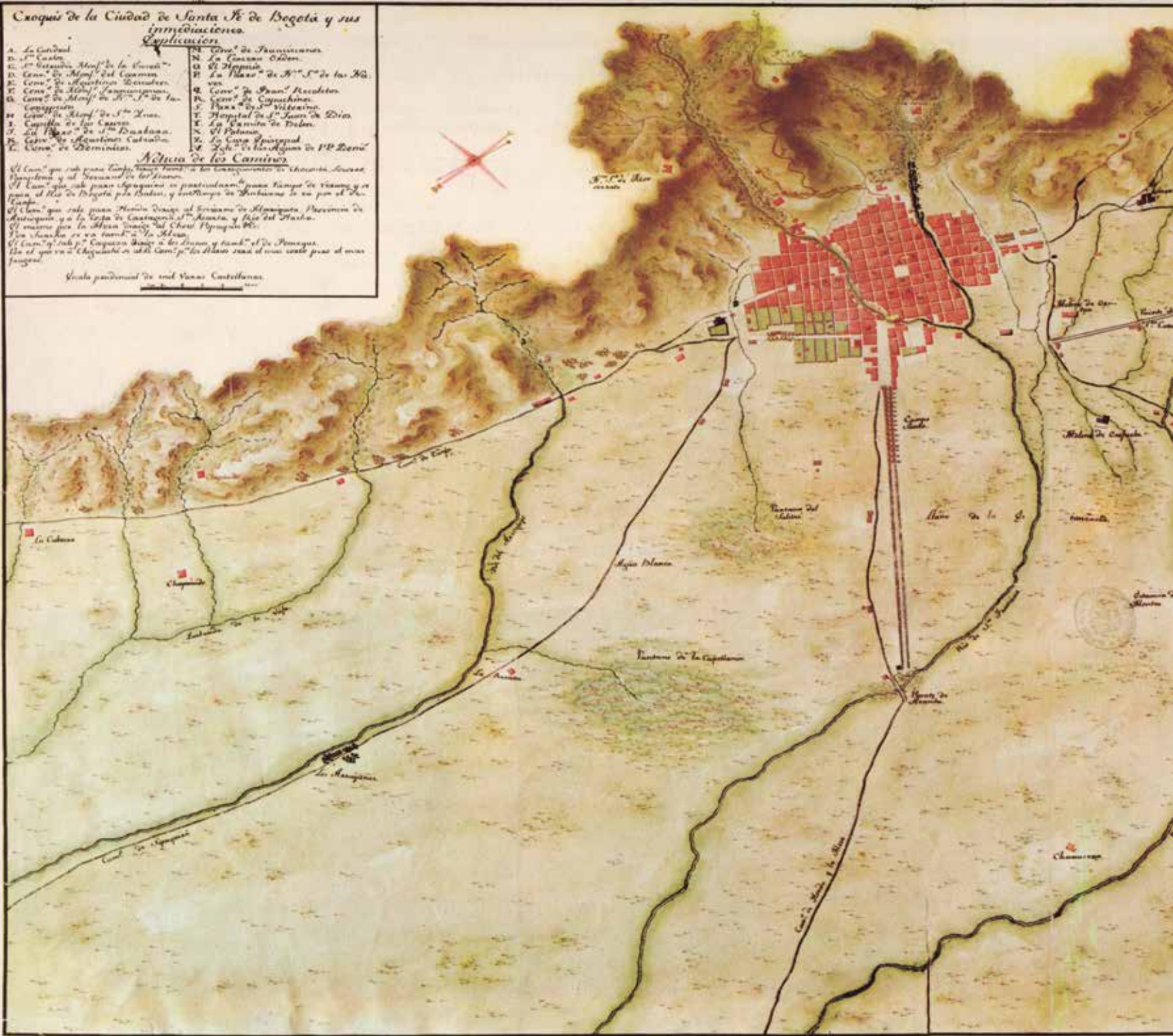
Explicación

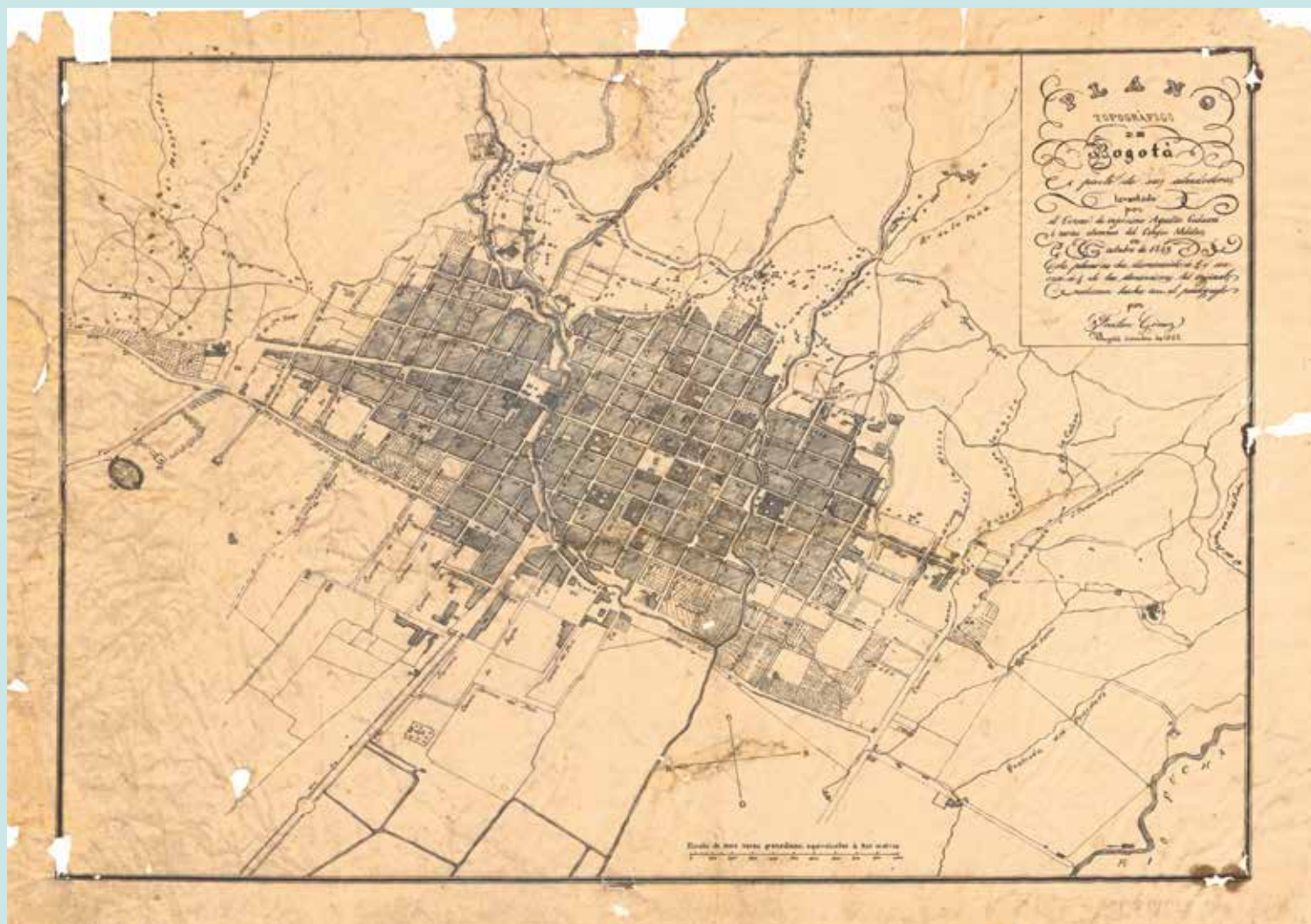
- | | |
|---|---|
| <p>a. La Ciudad
 b. S^{ta} Catalina
 c. S^{ta} Catalina Menor de la Ciudad
 d. Cens. de Mons^{te} del Carmen
 e. Cens. de Agustina Encarnación
 f. Cens. de Mons^{te} de las Animas
 g. Cens. de Mons^{te} de S^{ta} de las Concepciones
 h. Cens. de Mons^{te} de S^{ta} Lucia
 i. Capilla de las Cuevas
 j. La Plaza de S^{ta} Barbara
 k. Cens. de Agustina Encarnación
 l. Cens. de Dominicos</p> | <p>m. Cens. de Franciscanos
 n. La Cruzada Vieja
 o. El Hospital
 p. La Plaza de S^{ta} S^{ta} de las Animas
 q. Cens. de Juan Recoleto
 r. Cens. de Capuchinos
 s. Plaza de S^{ta} Victoria
 t. Hospital de S^{ta} Juan de Dios
 u. La Capilla de Tobo
 v. El Polanco
 x. La Casa Episcopal
 y. S^{ta} Inés de las Animas de P^{ro} Leno</p> |
|---|---|

Activa de los Caminos

El camino que sale para Tunja, tiene fondo a los Conventos de Chocoma, Socorro, Nequeima y al Territorio de los Indios.
 El camino que sale para Ibaguá, se prolonga hasta Tunja de Viare y se pasa al Rio de Bogotá por Babilonia y se dirige a Turbaco se va por el Suroeste.
 El camino que sale para Honda dirige al Territorio de Almaguá, Páramo de Antioquia y a la Caba de Castañeda, S^{ta} Ana y Rio del Norte.
 El camino que va hacia el Suroeste por la Plaza de Mons^{te} del Carmen y S^{ta} Barbara.
 El camino que sale para Capatzen dirige a los Indios y hacia el de Páramo.
 Los que van a Chiguitá se dirigen al Suroeste por la Plaza de Mons^{te} de las Animas y se va hacia el Suroeste.

Verla padronal de cada uno de los Conventos.





PLANO TOPOGRÁFICO DE BOGOTÁ Y SUS ALREDEDORES. FROILÁN GÓMEZ - COPIA DEL PLANO DE AGUSTÍN CODAZZI DE 1849
TINTA SOBRE PAPEL MANTEQUILLA
1852
MUSEO DE BOGOTÁ

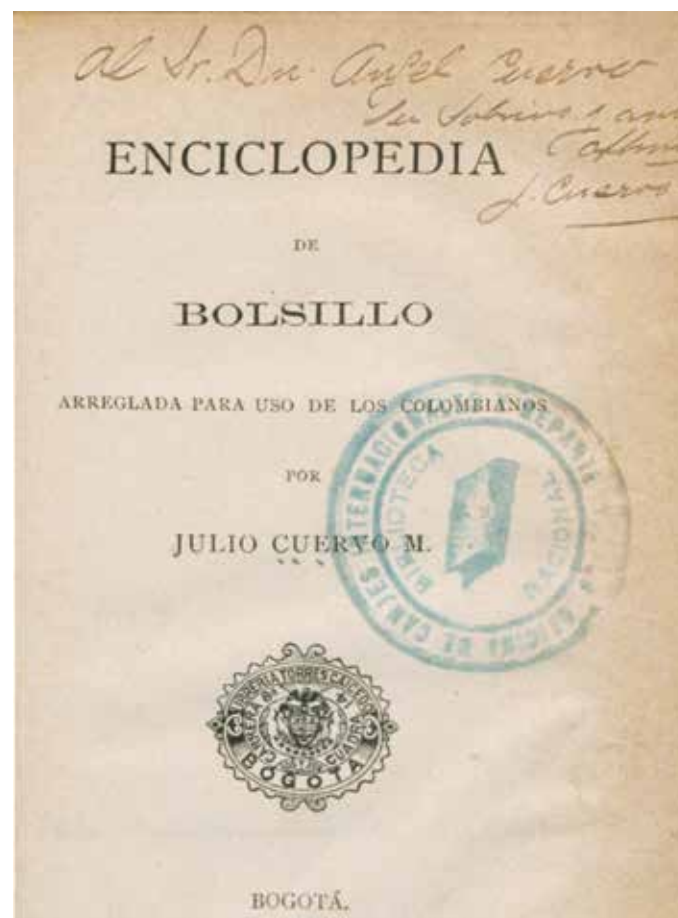
FROILÁN COPIA EL PLANO DEL GENERAL CODAZZI, QUE ORIGINALMENTE SE HABÍA REALIZADO PARA UBICAR ALLÍ LA NUEVA NOMENCLATURA DE LA CIUDAD. EL SIGLO XIX, VERÁ VARIOS CAMBIOS EN LA NOMENCLATURA. LAS CALLES QUE INICIALMENTE TENDRÁN NOMBRES ASOCIADOS A LA RELIGIÓN O LA MEMORIA LOCAL (CALLE DE LA FATIGA, CALLE DEL PUENTE DE LESMES, CALLE DE SAN RAFAEL); HARÁN LUEGO REFERENCIA A UNA CIUDAD QUE ES CAPITAL DE UN PAÍS (CALLE ANTIOQUIA, CALLE BOYACÁ, CALLE OCAÑA, CALLE PAMPLONA), HASTA QUE HACIA FINALES DEL S. XIX, SE ADOPTARÁ LA NOMENCLATURA NUMÉRICA, Y EVENTUALMENTE LA DE COORDENADAS.

como país. La llegada de Agustín Codazzi a la Nueva Granada se dio con ese fin: elaborar la cartografía nacional, por lo que fue nombrado coronel del Ejército neogranadino, pero también jefe del Colegio Militar. Hasta el momento era el campo de lo militar el que reunía los conocimientos sobre las técnicas de agrimensura y topografía, por lo que su nombramiento en una instancia académica buscaba también hacer escuela en el país. Como preámbulo a lo que serían ocho años de trabajo en la cartografía nacional, Codazzi realizó el levantamiento del plano de Bogotá en 1849 con ayuda de los estudiantes del Colegio Militar. El plano de Codazzi, que se dice estuvo motivado por la necesidad de colocar la nueva nomenclatura de la ciudad¹⁹, presentó mayores detalles sobre arborización, zonas rurales, quintas, potreros y zonas de cultivo que rodeaban el casco urbano.

No obstante, hacia finales del siglo XIX, nuevas dinámicas urbanas y económicas motivaron a realizar planos de la ciudad con fines diferentes a los administrativos y militares, como el conocido plano de Clavijo (1894). Se trata de un plano detallado y descriptivo de la ciudad que enumera no solo los lugares distintivos de esta (iglesias, conventos, plazas, edificios públicos, cementerios), como era lo común, sino que relacionan actividades industriales, educativas y comerciales (academias, bancos, cafés, colegios, escuelas, hoteles, fábricas, museos, bibliotecas, puentes, restaurantes, talleres y universidades), listas completas de todo lo que se podía encontrar en la ciudad. Esta información bien serviría a los recién llegados a la ciudad, a los extranjeros o a los fines publicitarios y comerciales. Se puede leer el de Clavijo como uno de los primeros planos turísticos de la ciudad, aunque ya había un antecedente de estos, en las me-

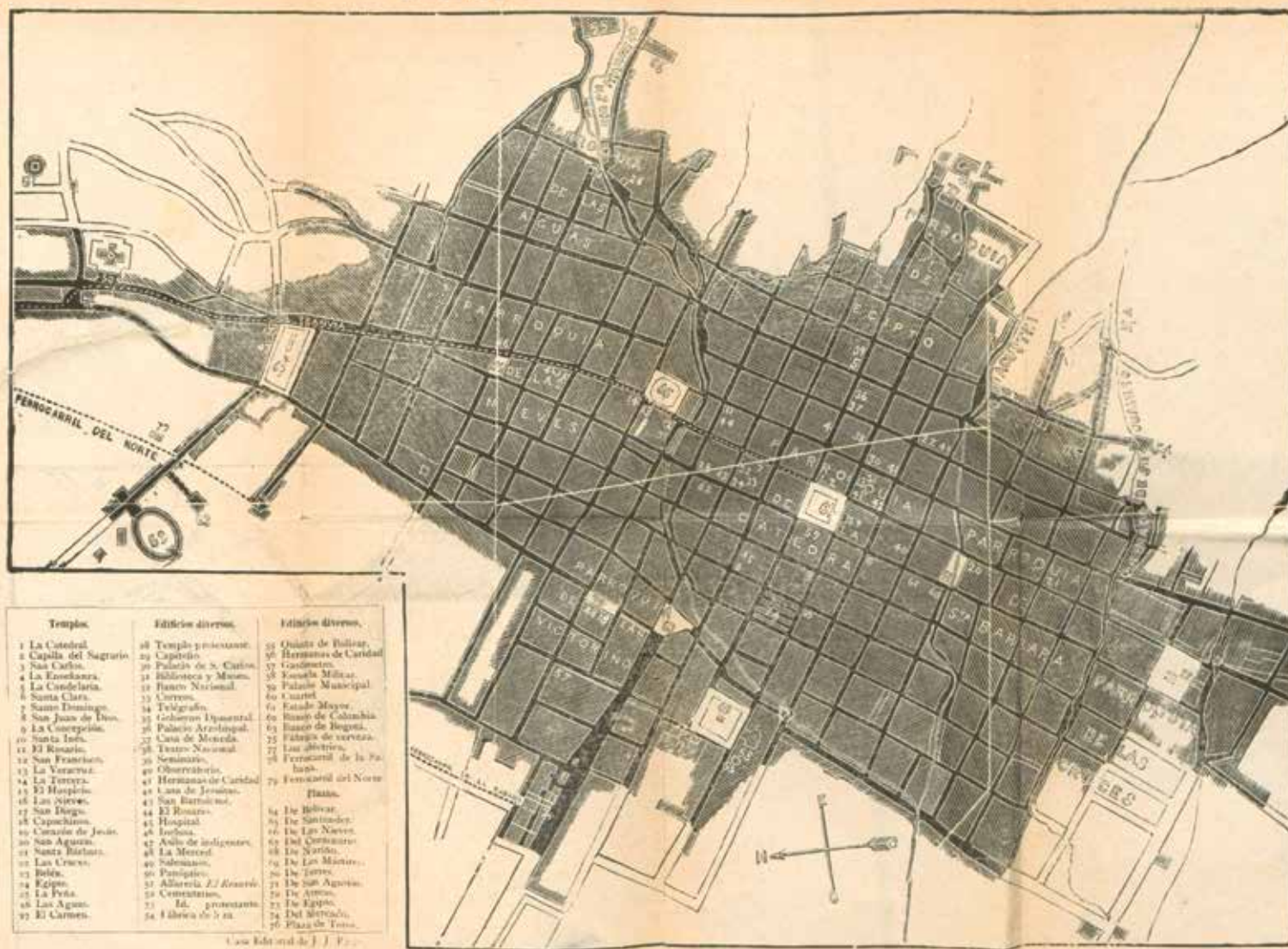
¹⁹ Ver Mejía y Cuéllar, *Atlas histórico de Bogotá*, 32.

morias de viajeros extranjeros al país que en ocasiones incluían planos en los que relacionaban lugares visitados o relevantes de la ciudad.



ENCICLOPEDIA DE BOLSILLO: ARREGLADA PARA USO DE LOS COLOMBIANOS (SELECCIÓN)
JULIO CUERVO M.
IMPRESO
1891
BIBLIOTECA NACIONAL DE COLOMBIA

PLANO DE BOGOTÁ.



Case Editorial de J. J. P.

PLANO TOPOGRAFICO.



Copia del Plano Topográfico de Mérida 1852
M. Nepomuceno González Vázquez
Escuela Militar



Plano Topográfico de Mérida

PLANO TOPOGRÁFICO
JUAN NEPOMUCENO GONZÁLEZ VÁZQUEZ Y R. GUERRA
ARZUOLA, DE LA ESCUELA MILITAR
1852
ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN

Un plano para Bogotá

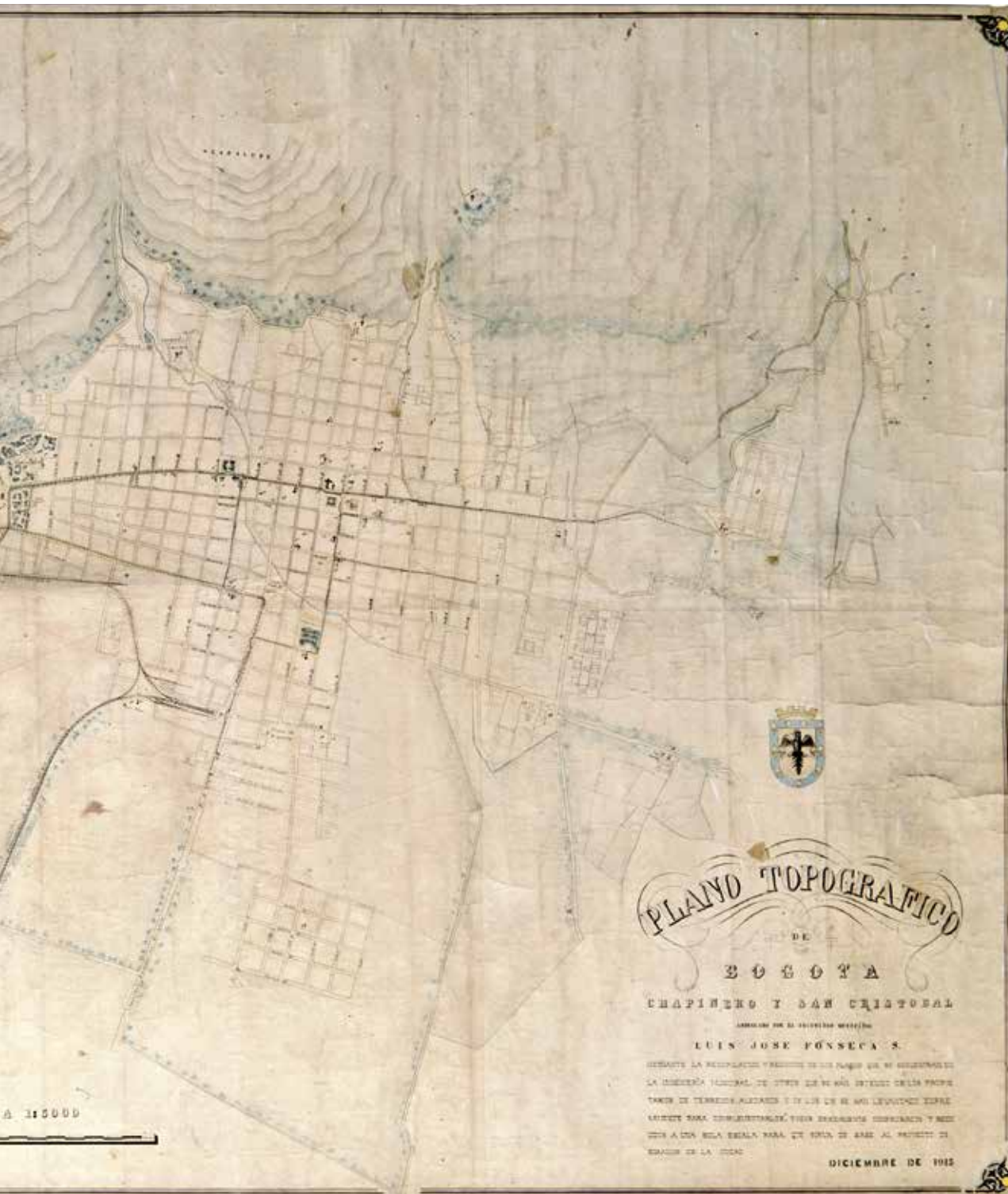
Las primeras décadas del siglo XX trajeron grandes cambios en la urbe, que varios autores han relacionado con el paso de Santafé a Bogotá o con el crecimiento de la ciudad hacia la sabana. Chapinero creció y sus dinámicas lo acercaron cada vez más al centro tradicional, y aparecieron nuevos barrios que obligaron a actualizar la información que se tenía de la ciudad. A partir de 1908, Chapinero comenzó a ser representado por primera vez como parte de la urbe, y para 1915 se incluyó también en la representación el crecimiento hacia el sur, hacia San Cristóbal, como lo evidencia el plano de Luis José Fonseca. Sumado al crecimiento de la ciudad, surgieron iniciativas de modernización, mejora de las condiciones de higiene y ampliación de los servicios públicos que llevaron a diferentes administraciones a contratar firmas extranjeras (Casa Pearson & Son, Casa Ulen & Co., Casa White) para realizar planes de acueducto, alcantarillado, teléfono y luz eléctrica. Estas firmas tropezaron con planos poco precisos y fiables, llenos de errores, que las obligaron a realizar sus propios levantamientos. Asimismo, la administración y el catastro de la ciudad se vieron beneficiados por una información actualizada, que permitiría controlar la urbanización y encauzarla, y con ello mejorar las finanzas de la urbe²⁰. Con esto se pondrá en evidencia que mejorar la infraestructura de la ciudad requiere de una cartografía rigurosa, con información actualizada y completa. En palabras del ingeniero

²⁰ Luis M. Bautista, *Estudios de urbanismo: planeamiento de la ciudad de Bogotá* (Bogotá: Imp. Municipal, 1932), 11.

Luis M. Bautista, un plano preciso y fiel de la ciudad era imprescindible porque sería “la clave o el tablero en el que el ajedrecista municipal ha de mover las fichas de su organización”²¹.

Hacia la década de los veinte, la administración municipal se responsabilizó de la realización del plano de la ciudad, dejó de contratar o comprar las obras de terceros y se reorganizó para crear dentro de la institucionalidad un departamento específico para su actualización. Con esto se trazaba la ruta hacia un mayor control de la ciudad y hacia su futura planeación; además, sería un paso hacia la unificación de todas las dependencias municipales en torno a una misma información espacial. La primera muestra de esta nueva organización fue el plano de trabajo realizado por la Sección de Levantamiento de la Secretaría de Obras Públicas y Municipales cuya versión definitiva es de 1932. Este plano daría un respiro a la municipalidad por su nivel técnico y porque mostraba no solo lo que había, sino un poco de futuro, es decir, las urbanizaciones proyectadas todavía sin poblar.

²¹ Bautista, *Estudios de urbanismo*, 12.



**PLANO TOPOGRÁFICO DE BOGOTÁ,
CHAPINERO Y SAN CRISTÓBAL**
LUIS JOSÉ FONSECA
**LITOGRAFÍA Y DIBUJO EN TINTA SOBRE
PAPEL**
1915
MUSEO DE BOGOTÁ

“No hay duda: Santa Fé quedó al sur y Bogotá corre hacia el Norte. La ciudad del porvenir, la grande, hermosa, cómoda y salubre capital de Colombia, busca la ancha Sabana para extenderse, aire para oxigenarse, luz para iluminar sus edificios y alegrar a sus habitantes. Quiere dejar las descarnadas faldas de los cerros que la oprimen entre sus rodillas y correr, correr un poco por los prados de la Sabana; ya se siente adulta y desea moverse; deja la cloaca inmunda, la alcantarilla sin aguas, las orillas del San Agustín y del San Francisco, foco de putrefacción, el chiribitil ahumado y asfíxiante, la calle torcida, estrecha y desfondada... sí! La ciudad de la República se desprende de la ciudad de la Colonia, como una niña alegre y fresca se desprende de los brazos de su regañona y cejjunta nodriza!”

Antonio Izquierdo, *Lotes en Chapinero con grandes plazos sin pagar intereses. Ventajas para los compradores Caja de Ahorros. Cuentos sobre lotes* (Bogotá: Tipografía Salesiana, 1900), 20.

179

399 30

Señor Presidente del Concejo Municipal:

Después de haber leído con atención el informe de este señor y haberlo discutido con los señores concejales por mucho tiempo y haberse la topografía del Municipio, con el fin de completar su descripción la planta, al cual acompañó una necesidad para fines políticos, económicos y sociales de la ciudad capital, me permito decir hoy a su disposición una copia fotográfica de dicho plano, con el fin de que el H. Concejo pueda en sus valles emitir sobre la materia oportuna en el presente trabajo y saber si es el caso de entrar en una negociación con el señor Rincón.

En no poder existir los datos topográficos que pueden asegurar la eficiencia del trabajo.

Para mejor inteligencia y comprensión de lo que se trata en cuestión, remito, como anexo de devocional, el plano original.

Aprovecho la feliz oportunidad para presentar al H. Concejo y como miembro del H. Concejo me animo a ser visto por la fecundidad y seriedad en las labores, en que me he, comprometido a él.

En espera de sus respuestas atentamente, soy del Sr. Presidente etc. atentamente J. R.

Manuel Rincón

Manuel Rincón

Señor Rincón, con las oficinas de la ciudad, y con las oficinas de la ciudad, y con las oficinas de la ciudad.

17-1-1922

179

399 30

Presente del Concejo Municipal.

Tengo el honor de informar, por su muy digno condecorado el Concejo Municipal, trabajo del señor Manuel Rincón, en relación con el plano de la ciudad y en vista del plano original y de la fotografía que al señor al Concejo, el primer por el cual se le devolvió.

Pido al señor Rincón que la Corporación que él dignamente dirige envíe su muy valiosa opinión sobre la utilidad científica de su plano para saber si es el caso de entrar en una negociación con el señor Rincón.

Además el señalamiento dice que en el poder está los los datos topográficos que pueden asegurar la eficiencia del trabajo que se trata de un plano de una hoja de papel dibujado y de una fotografía de ella se pueda emitir concepto científico sobre el trabajo de la materia que está representada, lo que es absolutamente imposible.

Sobre el plano de la planta que se me envió me he enterado de la realidad de su trabajo, en cuanto a su elaboración de conformidad con las reglas de su arte y de acuerdo con las convenciones topográficas generales aplicadas sobre la materia que en él se quiere representar; además, por el conocimiento que tengo de la ciudad, observo que el plano del señor Rincón se representa topográficamente con exactitud las calles de nuestra Capital y su relieve, pero no muestra, según la escala del plano, un relieve bastante mejor que lo que tienen el relieve y el relieve representativo de los cerros situados al oriente de la ciudad, lo que para efectos prácticos que aparecen, entre otros, en un plano que el señor Rincón y el señor de la ciudad, al lado a muchos otros errores se observan en un ligero examen del plano, es evidente que su valor técnico es nulo.

En consecuencia la calidad del dibujo, hasta ahora vista por algunos señores y tener algunas objeciones de dibujo topográfico para elegir con el plano del señor Rincón de la ciudad.

179

399 30

Señor Rincón,

Por esta parte, como el Municipio está ocupado en la elaboración del plano de Bogotá futuro, trabajo que está para terminarse en breve día y que ofrece toda clase de garantías en cuanto a exactitud, precisión y en el caso de adelantarse en negociaciones ninguna con el señor Rincón.

En consecuencia, me permito proponer al H. Concejo lo siguiente:

Primer. Dígase al señor Manuel Rincón, que el Concejo Municipal no puede entrar en ninguna negociación con el señor del plano de Bogotá que ha tenido a bien presentarme porque considera su trabajo absolutamente inaceptable;

Segundo. Afecte al público que el Municipio de Bogotá no asume responsabilidad alguna por las imprecisiones que tengan planos de la ciudad emitidos por él ni por las imprecisiones que haya sobre los proyectos de urbanización elaborados sin asentimiento.

Después de la fotografía y el plano que se me pasaron para el despacho de esta Comisión.

Señor Presidente,

Joaquín Fernández

En sesión de noche aprobó el Consejo la proposición en que termina el informe anterior.

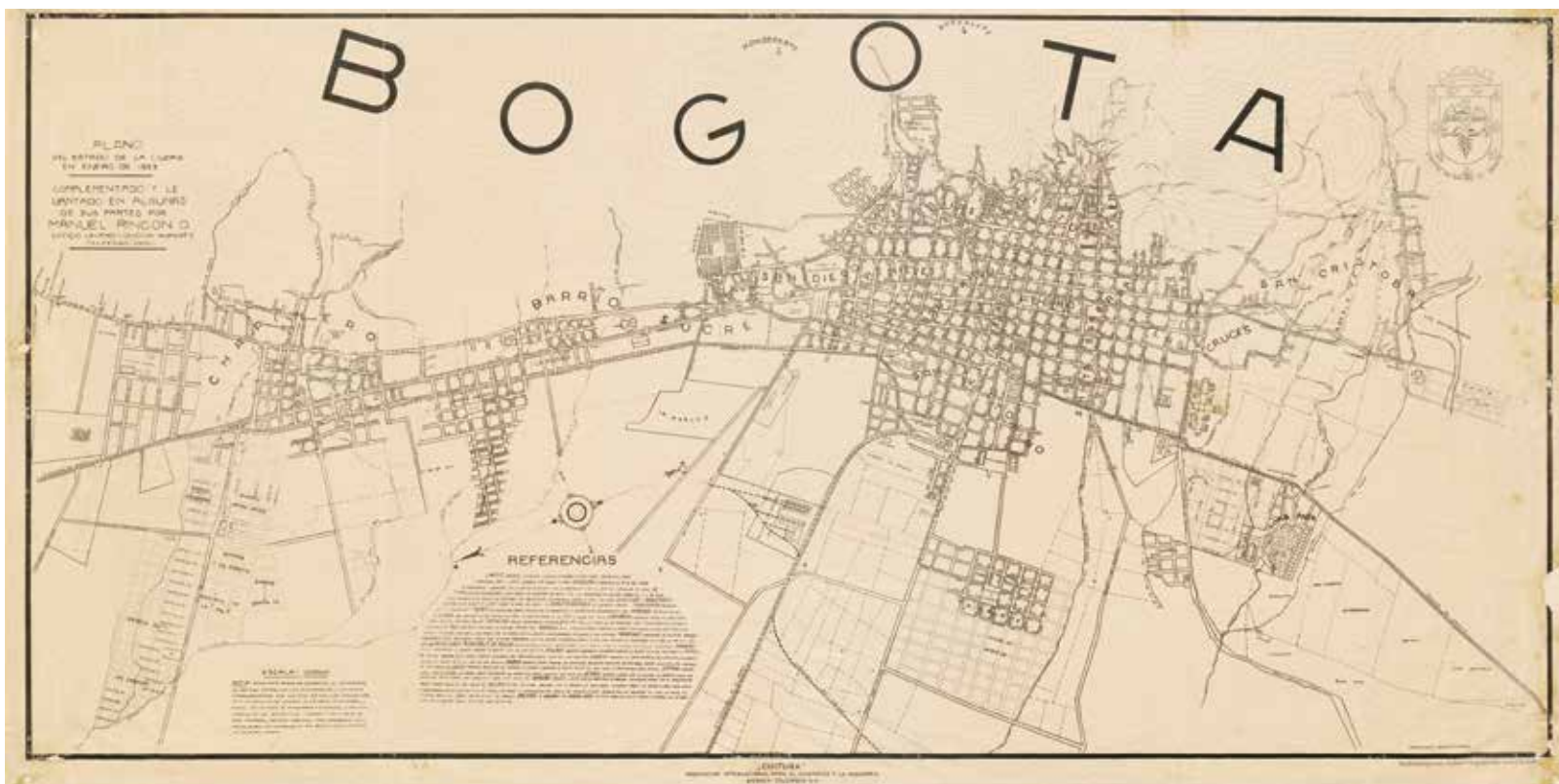
Se comunicó al Sr. Alcalde, al Director de las Bibliotecas y al Intendente, y se devolvió a este sus planos.

El Secretario

Antonio de la Cruz

[MANUEL RINCÓN OFRECE SU PLANO A LA MUNICIPALIDAD]
 CONCEJO MUNICIPAL DE BOGOTÁ
 IMPRESO
 1922
 ARCHIVO DE BOGOTÁ / FONDO CONCEJO MUNICIPAL

EN ESTA COMUNICACIÓN MANUEL RINCÓN OFRECE EL PLANO DE SU AUTORÍA A LA MUNICIPALIDAD. SIN EMBARGO, LA RESPUESTA ES NEGATIVA. LA MUNICIPALIDAD HA OPTADO POR REALIZAR SU PROPIO PLANO Y, ENTRE OTRAS COSAS, RECHAZA EL DE RINCÓN POR FALTA DE PRECISIÓN. SE MANIFIESTA QUE LAS CALLES SON MÁS ANCHAS QUE LAS REALES, QUE LA TOPOGRAFÍA DE LOS CERROS NO CORRESPONDE CON LA REALIDAD Y QUE SU EXPRESIÓN ARTÍSTICA "DEJA MUCHO QUE DESEAR".



PLANO DEL ESTADO DE LA CIUDADE EN ENERO DE 1923
MANUEL RINCÓN LITOGRAFÍA
1923
MUSEO DE BOGOTÁ

PÁGINA SIGUIENTE: PLANO DE LA CIUDADE DE BOGOTÁ DE 1930
SECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS MUNICIPALES
DIBUJO EN TINTA
1932
MUSEO DE BOGOTÁ

PLANO DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ

EJECUTADO POR LA SECCION DE LEVANTAMIENTO

SECRETARIA DE OBRAS PUBLICAS

1930



Coordenadas de Bogotá
Latitud $4^{\circ} 38' 32.72''$ N
Longitud $76^{\circ} 37' 52.12''$ W
Altura sobre el nivel del mar 866.12 metros
(nivel de la ciudad de Lima)

Conveniencias

Edificios	-----
Parques y jardines	-----
Plantas y bosques	-----
Carreteras	-----
Estaciones	-----

Compañía S.A. de 1913

POLO CLAY

VER. LA PROVIDENCIA

VER. SANTIAGO

BAHIA CAJICERO TENDON

POLICIA DE TRAFICO

BOGOTÁ



VISTA PANORÁMICA DE BOGOTÁ / AUTOR NO IDENTIFICADO / IMPRESO (FACSIMIL) / CA. 1903-1925 / BIBLIOTECA LUIS ÁNGEL ARANGO / LIBROS RAROS Y MANUSCRITOS



VER POR ENCIMA DE LOS TECHOS

[...] un dispositivo arquitectónico que hace que los visitantes tomen conciencia de sí mismos, pues permite la inspección a vista de pájaro de un ámbito común [...] Y también ofrece otra dirección de escape: la ascensión en masa.*

Buena parte de la construcción y el desarrollo de Nueva York [...] debe ser visto como una acción y comunicación simbólica: no ha sido concebida y ejecutada simplemente para satisfacer necesidades políticas y económicas inmediatas, sino para demostrar al mundo entero lo que pueden construir los hombres modernos y cómo puede ser imaginada y vivida la vida moderna.**

* Koolhaas, Delirio de Nueva York, 33.

** Berman, Todo lo sólido se desvanece en el aire, 302.

Entre 1802 y 1803 se construyó el Observatorio Astronómico de Bogotá, inspirado en el Observatorio de París y con el diseño de fray Domingo de Petrés. El Observatorio era un proyecto del Sabio José Celestino Mutis, que estaba dotado de instrumentos para el conocimiento del cielo, las estrellas, el análisis de los fenómenos atmosféricos y la predicción del clima. No obstante, el edificio, además de sus usos astronómicos y meteorológicos, sería usado como punto de origen del sistema de coordenadas de la ciudad y como punto de referencia para su altitud. Específicamente en el suelo del segundo piso se estableció la referencia para la altitud de Bogotá: 2.624,88 m s. n. m²². Con esto el edificio no solo estaría equipado para todas las “ciencias del cielo” sino que serviría para realizar la cartografía de la ciudad.

Con una altura de 28 metros, el Observatorio se alzaba sobre un mar de techos de teja de barro, lo que lo convertía en su momento en un excelente mirador, en un buen lugar para contemplar la sabana, en un espacio para ver pasar el día y curiosear a los vecinos, pero también en el edificio más alto de la ciudad. El Observatorio mantuvo su vista privilegiada, pero dejó de ser el edificio más alto de la ciudad cuando, en 1823, este título se lo llevó la Catedral Primada con sus torres de 42 metros. Se trataba de la cuarta catedral que se hacía en la plaza principal de la ciudad. Desde el periodo colonial hasta las primeras décadas del siglo XX, el paisaje de Bogotá, su perfil urbano, se mantuvo constante y bastante homogéneo: sobre la extensa sabana, se localizaba una mancha de tejas

22 Roberto Londoño, *Observatorio Astronómico de Bogotá: pedes in terra ad sidera visum* (Bogotá: Universidad de los Andes, Departamento de Arquitectura, Fondo de Apoyo para la Investigación a Profesores Asistentes, 2007).

de barro, y sobre esta se destacaban el Observatorio, torres de iglesias y cúpulas. No obstante, la Bogotá que entró al siglo XX cambió; el crecimiento demográfico la llevó a crecer a lo largo y ancho de su territorio, y el deseo modernizador la hizo experimentar un crecimiento también “hacia arriba”.

A finales del siglo XIX, la historia urbana conoció el primer rascacielos, el Home Insurance Building de Chicago (1884), un edificio de solo diez pisos que daba inicio al crecimiento vertical de las ciudades. Esta nueva invención, consecuencia de una nueva forma de aprovechar el suelo urbano, fue posible gracias a los avances tecnológicos en la construcción (sobre todo en lo que respecta al acero, el vidrio y el concreto armado), a la invención y extensión del uso de la luz eléctrica y al ascensor. En cuestión de pocos años ciudades como Chicago y Nueva York adoptaron esta como su forma de hacer ciudad, a la que se le reconocían beneficios como: una mayor utilidad económica, la optimización del suelo urbano, la multiplicación de la superficie útil, la densificación que evitaba la expansión horizontal y el mejor aprovechamiento de las vías y los servicios. El siglo XX y los procesos modernizadores que comenzaron a gestarse hicieron que Latinoamérica también se sintiera tentada por esta nueva forma de hacer ciudad. Bogotá en específico experimentó inicialmente la altura con el edificio Peraza de siete pisos en 1920, y de ahí en adelante siguieron poco a poco participando en la carrera por el edificio más alto el edificio Cubillos (1926), el edificio Banco de Bogotá (1960), el edificio Avianca²³ (1969), el edificio Centro de Comer-

23 Considerado oficialmente como el primer rascacielos de Bogotá y Colombia por superar los 150 metros.



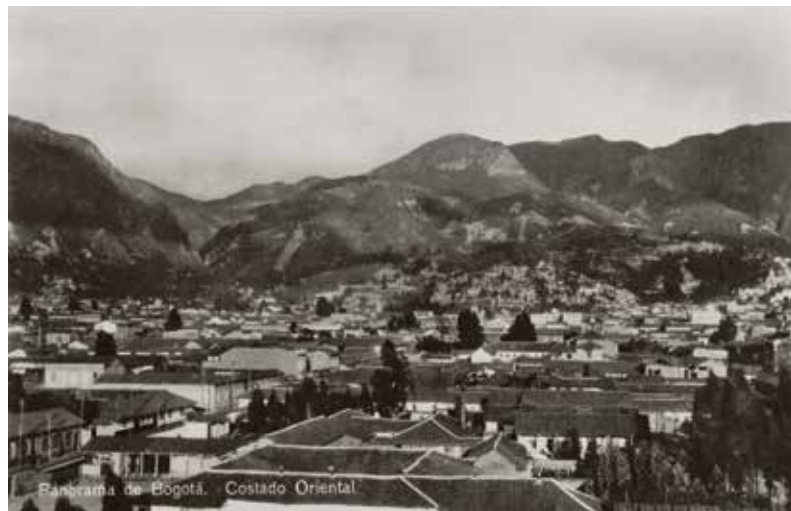
OBSERVATORIO Y CONVENTO DE SANTA CLARA
DIBUJO INTERPRETATIVO REALIZADO POR ANDRÉS CHAPARRO, A PARTIR DE LA FOTOGRAFÍA DE
WILHELM REISS Y ALPHONS STUBEL DEL AÑO 1852
FOTO: HANZ RIPPE
2018
ARCHIVOS IDPC

"En mi visita al observatorio eché un visto a vuelo de pájaro a este claustro (Iglesia y convento de Santa Clara) desde el borde de la terraza, pero no pude hallar indicio de las hermanas, pues solo vi a unas pocas mujeres empleadas como sirvientas. En otra ocasión tuve más éxito pues se asomaron la señora abadesa y dos o tres de las hermanas".

John Stuart, *Narración de una expedición a la capital de la Nueva Granada y residencia allí de once meses* (Bogotá: Academia de Historia de Bogotá y Tercer Mundo Editores, 1989), 120-121.



VISTA PANORÁMICA DE BOGOTÁ
(COSTADO NORTE)
AUTOR NO IDENTIFICADO
CA. 1903-1925
BIBLIOTECA LUIS ÁNGEL ARANGO / LIBROS RAROS
Y MANUSCRITOS



VISTA PANORÁMICA DE BOGOTÁ
(COSTADO ORIENTAL)
AUTOR NO IDENTIFICADO
CA. 1903-1925
BIBLIOTECA LUIS ÁNGEL ARANGO / LIBROS RAROS
Y MANUSCRITOS



Panorama de Bogotá. Costado Sureste.

43

VISTA PANORÁMICA DE BOGOTÁ
(COSTADO SURESTE)
AUTOR NO IDENTIFICADO
CA. 1903-1925
BIBLIOTECA LUIS ÁNGEL ARANGO / LIBROS RAROS
Y MANUSCRITOS



MAQUETAS DE LA PLAZA DE BOLÍVAR Y ALGUNOS
DE LOS EDIFICIOS CERCANOS EN LA EXPOSICIÓN
FOTOS: HANZ RIPPE
2018
ARCHIVOS IDPC

EDIFICIOS BANCO GRANCOLOMBIANO, FAUX Y
NEMQUETEBA
PAUL BEER
FOTOGRAFÍA
1967
MUSEO DE BOGOTÁ



COMPARACIÓN DE ALTURAS DE ALGUNOS EDIFICIOS EN BOGOTÁ Y EL MUNDO.
ESQUEMA DE MONTAJE EQUIPO MUSEO DE BOGOTÁ.



28 metros
4 pisos
1803

OBSERVATORIO
ASTRONÓMICO

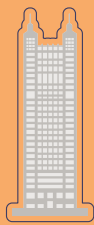


42 metros
3 pisos
1823

CATEDRAL PRIMADA



42 metros
10 pisos
1884
HOME INSURANCE BUILDING
Nueva York, Estados Unidos



119 metros
30 pisos
1899
PARK ROW BUILDING
Nueva York, Estados Unidos



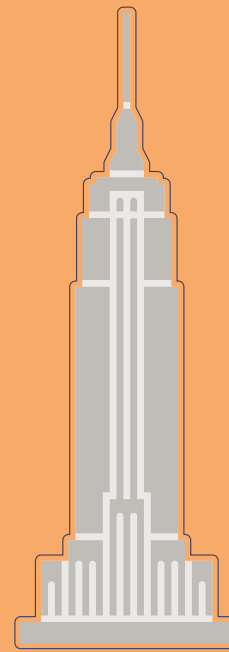
30 metros
7 pisos
1920

EDIFICIO
PERAZA

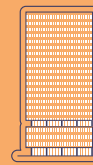


38 metros
9 pisos
1926

EDIFICIO CUBILLOS

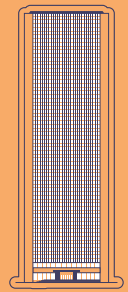


381 metros
102 pisos
1931
EMPIRE STATE BUILDING
Nueva York, Estados Unidos



87 metros
22 pisos
1960

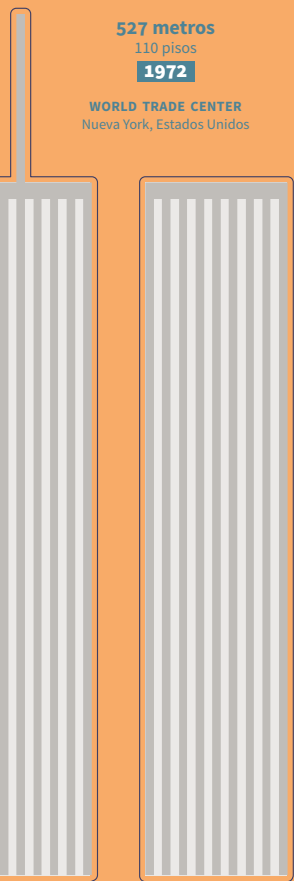
EDIFICIO BANCO
DE BOGOTÁ



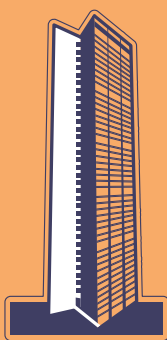
161 metros
41 pisos
1969

EDIFICIO AVIANCA



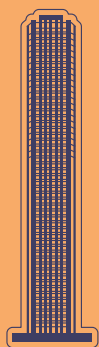


527 metros
110 pisos
1972
WORLD TRADE CENTER
Nueva York, Estados Unidos



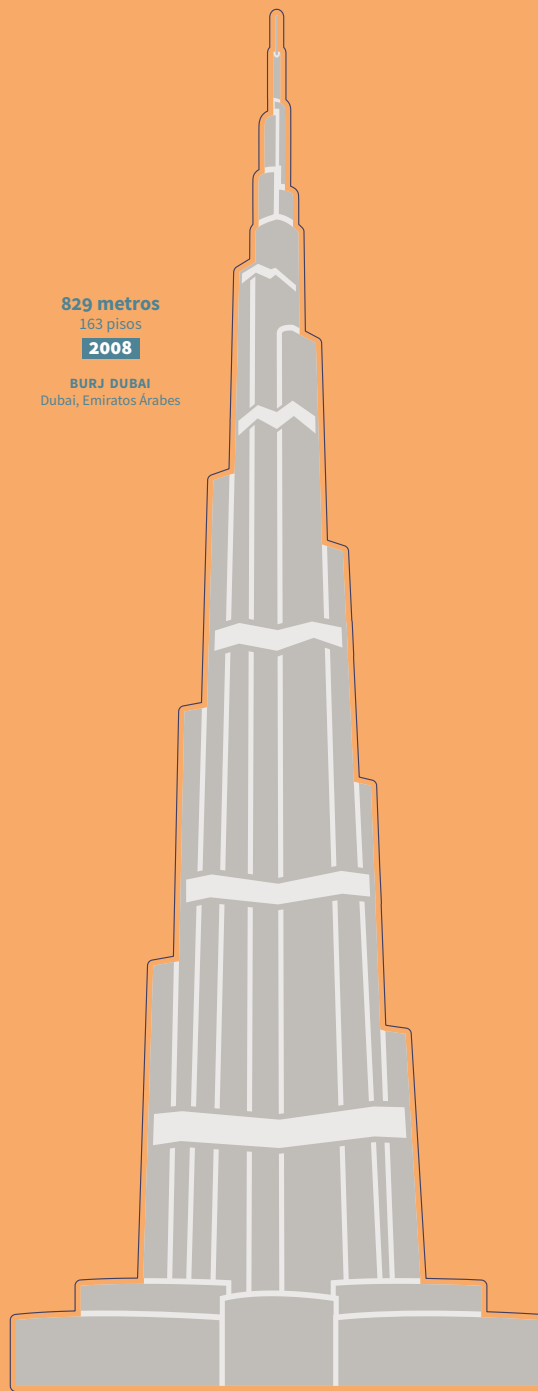
192 metros
49 pisos
1977

EDIFICIO CENTRO
DE COMERCIO
INTERNACIONAL



196 metros
50 pisos
1979

TORRE
COLPATRIA

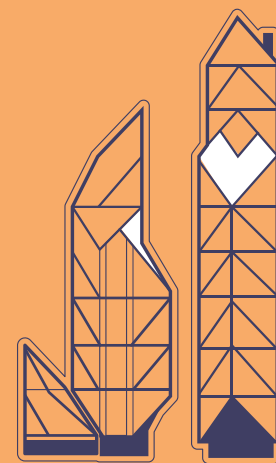


829 metros
163 pisos
2008
BURJ DUBAI
Dubai, Emiratos Árabes



216 metros
67 pisos
2016

TORRE
BD BACATÁ



268 metros
59 pisos
2018

TORRES ATRIO
En construcción



EDIFICIO AVIANCA
MANUEL H.
FOTOGRAFÍA. 1969
MUSEO DE BOGOTÁ



AVENIDA 19
MANUEL H.
FOTOGRAFÍA. 1970
MUSEO DE BOGOTÁ



“BOGOTÁ UNA NUEVA YORK SIN ALMA NI RECURSOS”
EL ESPECTADOR, DOMINGO 20 DE OCTUBRE, 1963, 5-A

PÁGINA SIGUIENTE: PANORÁMICA DE BOGOTÁ
HACIA EL NOR ORIENTE Y OCCIDENTE
DESDE EL EDIFICIO AVIANCA
CARLOS LEMA
FOTOGRAFÍA DIGITAL
2017
ARCHIVOS IDPC

cio Internacional (1977), la Torre Colpatria (1979), la Torre BD Bacatá (2016) y la Torre Atrio (2018).

Rascar el cielo y llegar cada vez más arriba también se han interpretado como metáforas de progreso, de modernidad, y por ello hay una competencia constante entre las ciudades por tener el edificio más alto. Cabe mencionar que los rascacielos no son solo edificios; también son símbolos de las capacidades técnicas y económicas de las ciudades donde se construyen. La gran inversión que estos edificios requieren exige un gran esfuerzo técnico y financiero, por lo que son realizados, en su gran mayoría, por bancos, grandes empresas o poderosos grupos económicos. Sin embargo, la construcción de un rascacielos nunca estará exenta de polémica: generalmente implican un cambio en la norma urbana, afectan la movilidad del sector donde se erigen, no caen bien a

sus vecinos más bajos, se les acusa de reducir la luz solar en su contexto cercano, bloquean la vista de otros edificios o no permiten ver hacia los cerros, entre muchas otras cosas. Aun así, una vez se elevan resultan atractivos para el turismo, para conocer la ciudad desde arriba, y rápidamente son aceptados como parte del paisaje y del perfil urbano de la ciudad.

Bogotá es una ciudad que, aunque ha entrado en la competencia por la altura, no necesita elevarse mucho para tener una buena vista. En ciudades como Nueva York, donde hay sectores con promedios de altura de 150 metros, un rascacielos es necesario para alcanzar el privilegio de la vista, pero para el caso de Bogotá, donde hay muchos barrios de baja altura, se puede obtener todavía un vista inédita de la ciudad casi desde cualquier edificio, solo basta con ser el más alto del sector.







COLECCIÓN PARTICULAR
SEBASTIÁN PUERTA GIRALDO
VISTA DEL EDIFICIO CORPORATE CENTER
PISO 11
ALTURA: 36,17 M
AV. EL DORADO # 69 B-53 - CIUDAD SALITRE
FOTOGRAFÍA DIGITAL



COLECCIÓN PARTICULAR
SEBASTIÁN PUERTA GIRALDO
VISTA DEL EDIFICIO BABEL
PISO 8.
ALTURA: 23,93 M
CARRERA 28 A # 53 A-20
FOTOGRAFÍA DIGITAL



VISTA PANORÁMICA DEL CENTRO DE BOGOTÁ
FOTOGRAFÍA DIGITAL
2018
CARLOS LEMA
ARCHIVOS IDPC



VISTA PANORÁMICA DEL BARRIO EGIPTO
FOTOGRAFÍA DIGITAL
2018
CARLOS LEMA
ARCHIVOS IDPC

BARRIO E IGLESIA DE EGIPTO / SAÚL ORDUZ / FOTOGRAFÍA / 1949 / MUSEO DE BOGOTÁ



VER DESDE UN BARRIO MIRADOR

Para el caso de Bogotá, está a los pies de los cerros, el cinturón de unos dioses que guardan el paisaje citadino. Y justo antes que deje de circunvalar está la iglesia de Egipto, en su costado sur un camino de piedra, la calle diez, la misma de la Plaza de Bolívar, el Colón, la Calle; de la carrera cero para arriba las piedras enseñan el camino y los carros no pueden entrar; cuando los ancianos del barrio enferman, las ambulancias no pasan porque la calle es muy angosta y solo hay un acceso de escaleras.*

* Mario A. Aguirre, "Rimas como ráfagas certeras", en Taller de crónicas barriales. Antología (Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá y Archivo de Bogotá, 2007), 152.

Desde los orígenes de Bogotá se han ido consolidando barrios en las zonas altas desde donde es posible apreciar y contemplar la ciudad; estos son los barrios “miradores”. Las primeras vistas se lograron en los antiguos y tradicionales barrios Egipto, La Peña y Belén, ubicados en las faldas del cerro de Guadalupe; barrios obreros que serán distinguidos por su vocación y origen religioso. En particular la vista desde el barrio Egipto y desde su iglesia ha sido característica de la ciudad, así como también ha sido determinante en el carácter que tomó el barrio, ya que se le llamó el “barrio que mira a la ciudad” o “el guardián de la historia”. Este último sobrenombre refiere a que su posición privilegiada le ha permitido observar desde arriba a la ciudad, ser testigo de los cambios de esta y de su sabana. Precisamente, uno de los cambios que podrán verse desde Egipto será la acelerada expansión de la ciudad, que no solo recaerá sobre la sabana sino también sobre los mismos cerros orientales.

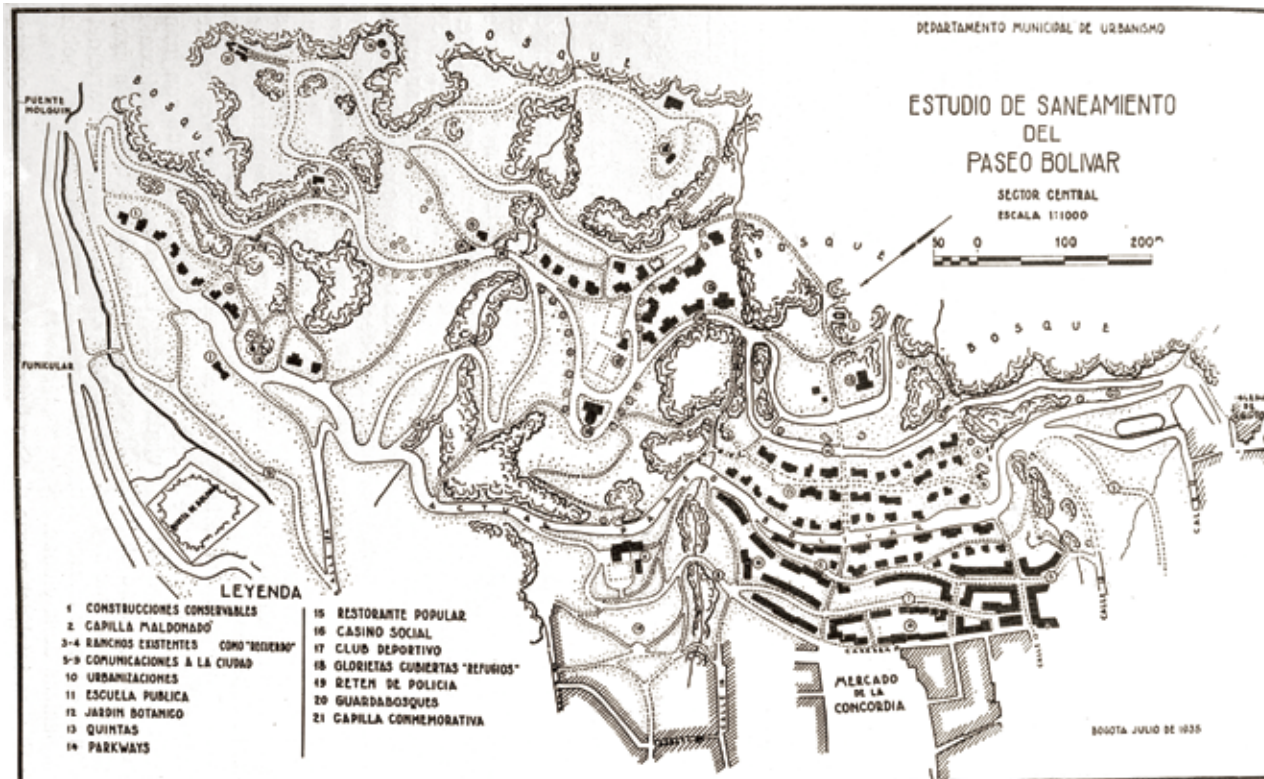
Uno de los casos más reconocidos de barrios sobre los cerros es el Paseo Bolívar, un asentamiento de vivienda informal que entre 1910 y 1930 iba desde el barrio Egipto hasta el parque de la Independencia. Se hablaba constantemente de sus pésimas condiciones de salubridad y hacinamiento, así como de su surgimiento sin una adecuada planeación urbanística, por lo que para 1919 la municipalidad planteó el proyecto para su saneamiento, que consistió en la demolición de las viviendas para desarrollar parques, paseos, alamedas y miradores, un trabajo que se definió como de embellecimiento y urbanización. El proyecto incluyó la reubicación de sus pobladores en barrios obreros de la ciudad y

fue llevado a cabo exitosamente pero no en su totalidad. Sin embargo, la historia de los barrios informales o de invasión no va a acabar con el caso del Paseo Bolívar, ya que esta será una historia que se volverá a repetir en Bogotá una y otra vez. La industrialización del país y la violencia bipartidista de los años cincuenta desencadenaron migraciones hacia la ciudad que dieron origen a las segunda, tercera y cuarta generaciones de barrios miradores, la mayoría con pobladores de origen campesino.

Hoy en día los barrios en los cerros de la ciudad se caracterizan por ser espacios de transición entre lo urbano y lo rural, por sus topografías abruptas y sus manzanas irregulares que responden a la sinuosidad de los cerros. Una configuración que hace que el acceso sea difícil y que en muchos casos el transporte público no alcance a llegar; eso sí, predominan los callejones curvos, las calles muy inclinadas y las fatigantes calles-escalera. El actual sistema de cable aéreo para Ciudad Bolívar resulta, en este contexto, una apuesta para facilitar la subida de los habitantes de estos barrios, acercarlos e integrarlos con la ciudad. Lo que siempre será una constante, independientemente de si se llega al barrio en carro, en bus, a pie o por aire, es que la subida siempre estará acompañada por vistas inéditas y asombrosas de la ciudad. Los barrios miradores lo saben y han hecho honor con sus nombres a su vista: Mirador del Norte, Bello Horizonte, Balcones de Vista Hermosa, Buenavista, Panorama; como también honor a su altura: Las Gaviotas, Las Guacamayas, El Palomar, La Torre, Altamira, La Estrella, Lucero Alto, El Satérite; a la importancia de estar arriba: El Castillo, Altos del

Virrey, Atenas, Altos del Zipa, Potosí; y asimismo sus nombres evocan lo que está más allá: El Paraíso, El Futuro. Sin embargo, estos nombres no transmiten la realidad detrás de este privilegio, ya que la belleza de la vista contrasta con la pobreza y la marginalidad.

El privilegio de la vista y la ubicación en las partes altas también trae consigo el forcejeo entre los pobladores de los barrios y las constructoras que buscan realizar exclusivos proyectos residenciales. La vista hoy en día tiene precio y los cerros de Bogotá ya no solo sufren las invasiones motivadas por la pobreza, sino que ahora se suman aquellas estimuladas por el lujo.



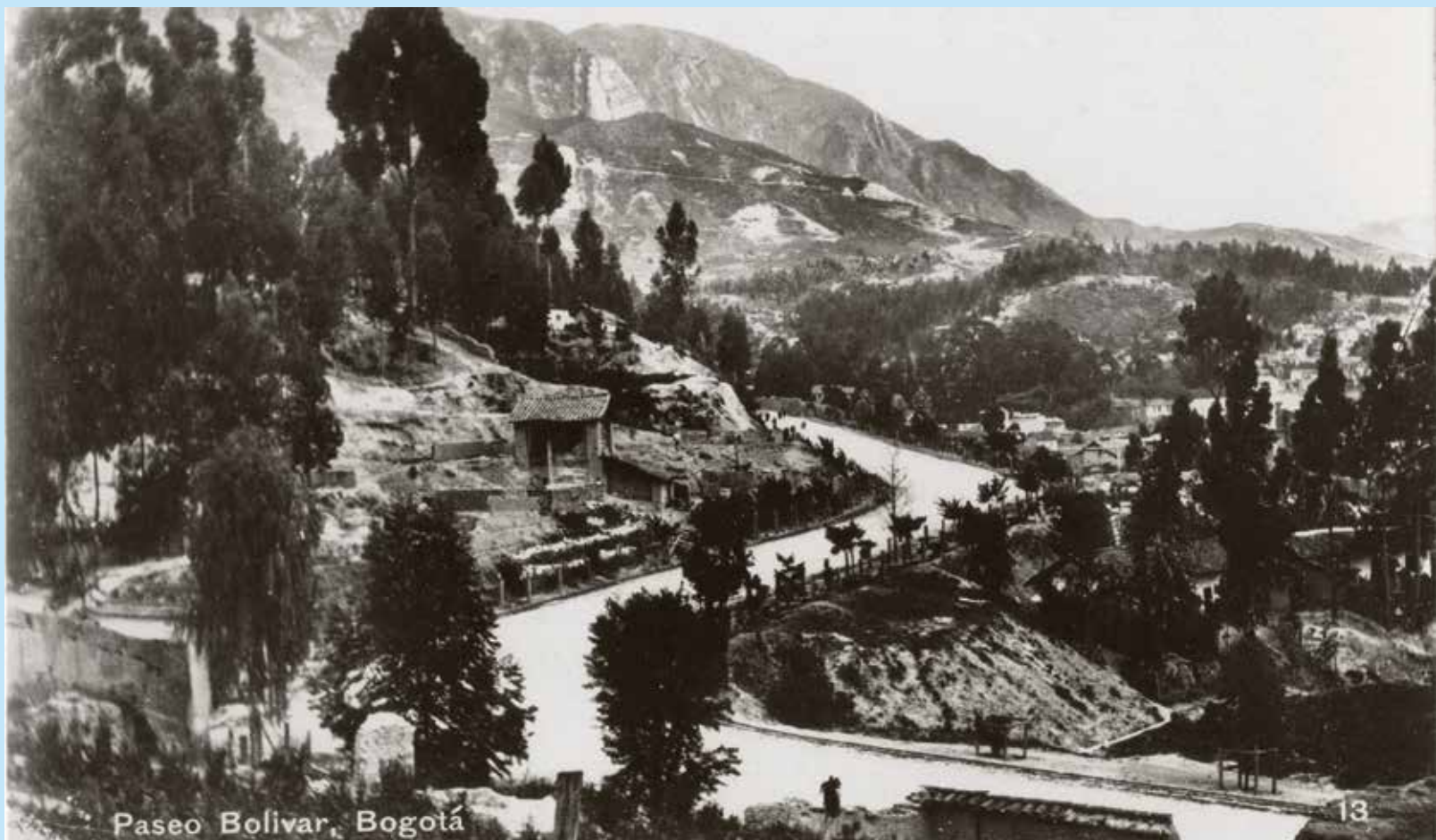
ARTÍCULO "EL PASEO BOLÍVAR"; POR ALBERTO ZORRILLA
REGISTRO MUNICIPAL
IMPRESO

1937
ARCHIVO DE BOGOTÁ / LIBRO REGISTRO MUNICIPAL, ENERO-DICIEMBRE DE
1937



PANORÁMICA DE BOGOTÁ, TOMADA DESDE EL ATRIO
DE LA IGLESIA DEL BARRIO EGIPTO
FOTOGRAFÍA
1910
MUSEO DE BOGOTÁ





PASEO BOLÍVAR, BOGOTÁ
[AUTOR NO IDENTIFICADO]
CA. 1903 - 1925
BIBLIOTECA LUIS ÁNGEL ARANGO / LIBROS RAROS Y
MANUSCRITOS



"EL MIRADOR" PASEO BOLÍVAR BOGOTÁ COLOMBIA, S. A.

Fot. G. Cuéllar

EL MIRADOR PASEO BOLÍVAR BOGOTÁ, COLOMBIA
GUMERSINDO CUÉLLAR
CA. 1930
BIBLIOTECA LUIS ÁNGEL ARANGO / LIBROS RAROS Y
MANUSCRITOS

INFOGRAFÍA BARRIOS MIRADORES. DISEÑO EQUIPO MUSEO DE BOGOTÁ.

The infographic is shaped like a thought bubble. The top part of the bubble is dark blue and contains a white silhouette of a city skyline with various buildings. Below this, the bubble's body is a lighter grey color and contains a white street grid. Two clusters of neighborhoods are highlighted with white outlines: one in the upper right and one in the lower right. Text labels for these neighborhoods are placed within the bubble's body.

CHAPARRAL - ALTO

DE SERREZUELA - BALCONES DE

VISTA HERMOSA - EL CODITO - NUEVO HORIZONTE -

SORATAMA - VILLA OLIVA - BELLO HORIZONTE - LA PERLA ORIENTAL -

MIRADOR DEL NORTE - CERRO NORTE - MONTEARROYO -

LA ESTRELLITA - BOSQUE DE PINOS - SANTA BÁRBARA ORIENTAL -

BUENAVISTA - LAS DELICIAS DEL CARMEN - SANTA ANA ORIENTAL -

SANTA CECILIA - UNICERROS - LA CITA - VILLA NIDIA

CASA BLANCA - LINDARAJA -

COLINAS DE SUBA - PROVENZA -

PARQUE DE LOS NEVADOS -

CALATAYUD - MIRAFLORES

CHICÓ ALTO - EL REFUGIO -
LOS ROSALES - SAN ISIDRO -
EL CASTILLO - CHAPINERO
ALTO - BOSQUE CALDERÓN -
MARÍA CRISTINA - VILLA DEL
CERRO - LOS OLIVOS - LA SALLE -
LAS ACACIAS - INGEMAR -
EL PARAÍSO - JUAN XXIII

SANTA ROSA DE LIMA - GRAN
COLOMBIA - EL MIRADOR - ATANASIO
GIRARDOT - LA PERSEVERANCIA - BOSQUE
IZQUIERDO - LA MACARENA - SAN DIONISIO -
EL DORADO - RAMÍREZ - EL ROCÍO - EL GUAVIO -
LOURDES - EL CONSUELO - LOS LACHES - EL BALCÓN -
EGIPTO - FÁBRICA DE LOZA - EL TRIUNFO - LA PEÑA

LAS GAVIOTAS - NUEVA ROMA - NUEVA DELY - LOS PINOS - EL FUTURO -
MORALBA - LOS PUENTES - LOS PINARES - LAS GUACAMAYAS - EL QUINDÍO -
LAS LOMAS - LA NUEVA GLORIA - ALTOS DEL ZUQUE - VILLA DEL CERRO -
YOMASA - LOS LIBERTADORES - ALTOS DEL VIRREY - CIUDADELA SANTA
ROSA - MANANTIAL - LA GROVANA - LOS ARRAYANES - MACARENA LOS ALPES -
LA SIERRA - BALCÓN DE LA CASTAÑA - PUENTE COLORADO - LA BELLEZA -
LA HERRADURA - LA MARÍA - MONTEBELLO - BELLAVISTA - CIUDAD DE
LONDRES - PANORAMA - BUENOS AIRES - SAN CRISTÓBAL SUR - AMAPOLAS -
ALTOS DEL POBLADO - NUEVA ESPAÑA - VILLA AURORA - MODELO SUR -
BUENAVISTA - VALPARAÍSO - ATENAS - AGUAS CLARAS - CERROS DE SAN
VICENTE - AYACUCHO - ALTOS DEL ZIPA -
CANADÁ - VILLA DE LOS ALPES -
SAN JACINTO - BOSQUE DE LOS
ALPES - CORINTO

LA REFORMA -
LA ESPERANZA - VILLA
ISRAEL - DOÑA LILIANA -
VILLA ALEMANIA -
EL TRIÁNGULO -
LOS ARRAYANES -
PARQUE ENTRE
NUBES - BOLONIA -
LORENZO ALCANTUZ -
EL JORDÁN - EL VIRREY -
SIERRA MORENA

ARBORIZADORA
ALTA - LA PRADERA
- VILLAS DE BOLÍVAR
- BELLAVISTA -
LA ALAMEDA - VERONA -
FLORIDA DEL SUR - LUCERO
ALTO - JERUSALÉN - POTOSÍ -
ÁLVARO BERNAL SEGURA - DOMINGO
LAÍN - COMPARTIR - LA TORRE - BELLA FLOR -
EL PARAÍSO MIRADOR - EL TRIUNFO - EL SATÉLITE -
MEISSEN - JUAN PABLO II - ESTRELLA DEL SUR -
LA CABAÑA - LAS MANITAS - LA ESCALA - VILLA GLORIA -
EL CASTILLO - LOS ANDES DE NUTIBARA - BUENAVISTA -
CIUDAD MILAGROS - CAPRI



[VISTA DESDE EL BARRIO LA
CONCORDIA]
LUIS ALBERTO ACUÑA
FOTOGRAFÍA
CA. 1970
MUSEO DE BOGOTÁ

[SUBIR A UN BARRIO MIRADOR]
LUIS ALBERTO ACUÑA
FOTOGRAFÍA
CA. 1935
MUSEO DE BOGOTÁ

"[...]los que bajan vienen empapados en sudor, y los que van subiendo, sin aliento. [...] luego de cortos avances, se oye el fragor del mar. A medida que avanzamos entre la penumbra interrumpida por sablazos de sol, la ciudad rugie como olas que se estrellan y rompen marea contra los estáticos cerros orientales."

Santiago Rodríguez Tarditi, "Bogotá desde arriba", en *Taller de crónicas barriales*. Antología (Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá y Archivo de Bogotá, 2007), 89-90.



**CANCHA DE FÚTBOL IMPROVISADA
EN LA CALLE, BARRIO BELÉN
MANUEL H.
FOTOGRAFÍACA. 1950
MUSEO DE BOGOTÁ**

"[...] y desde aquí, sin duda, es más pavoroso el tamaño de la miseria".
Mario Alejandro Aguirre Taborda,
"Rimas como ráfagas certeras", en
Taller de crónicas barriales. Antología
(Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá y
Archivo de Bogotá, 2007), 154.





[VISTA DESDE EL BARRIO LA
PERSEVERANCIA]
DANIEL RODRÍGUEZ
FOTOGRAFÍA (FACSIMIL)
CA. 1960
MUSEO DE BOGOTÁ



[VISTA DEL EDIFICIO CAMINO DEL NORTE, CARRERA 8A CON 191]
SEBASTIÁN PUERTA GIRALDO
FOTOGRAFÍA
2015
COLECCIÓN PARTICULAR

“A esta altura los cerros están divididos entre el rojo tierra de los barrios de invasión que se han establecido allí y el jade oscuro de los bosques que aún sobreviven.”
Juan Pablo Bonilla, “Una muerte en La Uribe. Desde el barrio La Uribe”, en Taller de crónicas barriales. Antología (Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá y Archivo de Bogotá, 2007) Página 225



[VISTA DEL EDIFICIO RINCÓN DEL REFUGIO,
CARRERA 6A CON 86]
SEBASTIÁN PUERTA GIRALDO
FOTOGRAFÍA
2015
COLECCIÓN PARTICULAR

“Se ven también los vacíos arenosos de las canteras y sus ríos sin agua, ahora navegados por camiones que acarrean la arena con la que se construyen las casas de los ricos y los pobres que comparten esta porción de las montañas”. Juan Pablo Bonilla, “Una muerte en La Uribe. Desde el barrio La Uribe”, en Taller de crónicas barriales. Antología (Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá y Archivo de Bogotá, 2007), 225.

PNORÁMICA DE BOGOTÁ DESDE LOS CERROS ORIENTALES / FOTO: CARLOS LEMA- IDPC



VER DESDE LOS CERROS

En el siglo XIX los hombres se enamoran de las montañas. La pasión por las montañas es moderna. Antes del romanticismo, una montaña era un lugar odioso e inhumano asociado con el frío, la desgracia y la incomodidad. En el XIX, la apreciación cambia radicalmente. La aristocracia y la burguesía suben a veranear en los balnearios. Los cartógrafos, geógrafos, botánicos, pintores, médicos e ingenieros practican el alpinismo.*

* Nuria Perpinya, blog, consultado el 4 de abril de 2018, <http://nuriaperpinya.com/al-vertigo-2/literatura-y-alpinismo/?lang=es>.

Los cerros entretejen muchos significados y valores para la ciudad; son su identidad, son su ambiente, son su verde, son su agua; representan su devoción, hacen parte de su cultura. Pero también le otorgan una posibilidad que no todas las ciudades tienen: una “visión desde arriba”, desde antes que se inventara el avión. Bogotá tiene un mirador natural desde el cual se podía controlar la sabana, una visión panorámica de la urbe y su territorio, que se puede suponer les fue útil a los muiscas y luego a la misión de Jiménez de Quesada. En la historia de la humanidad las cimas de las montañas siempre han sido cotizadas porque aportan conocimiento sobre un lugar y son lugares privilegiados de observación. De ahí que subir los cerros siempre ha sido y será una necesidad de esta ciudad. Hoy son 902 escalones los que se deben subir para alcanzar la cima del cerro de Monserrate, un recorrido que a buen ritmo toma alrededor de 50 minutos. El camino se reconoce como fatigante, aunque sus dificultades han disminuido considerablemente. En las memorias de viajeros extranjeros como John Stuart, Isaac Holton (1857) y Lady Rosa Carnegie (1881), se relata cómo era subir a Monserrate en el siglo XIX, cuáles eran las condiciones del camino, las paradas de descanso que hacían durante el ascenso y su conquista de la cima. Muchos de estos viajeros venían por negocios, o sencillamente impulsados por la aventura que resultaba viajar, conocer nuevas culturas y escribir sobre la experiencia. La mayoría de estos relatos son guías para próximos viajeros, por lo que será común que den consejos sobre lo que hay que visitar en la ciudad y hagan recomendaciones sobre el viaje.

John Stuart visita la ciudad en 1836 y menciona que le sorprende que para esa fecha sean tan pocos los extranjeros que

hayan subido al cerro de Monserrate, siendo este tan característico de la ciudad y teniendo una vista tan única. Sobre su ascenso al cerro relata: “Eché a andar muy temprano en la mañana, acompañado de dos amigos, ambos con un burdo morral a cuestas y un cayado, la forma más apropiada de emprender un peregrinaje a la Ermita de Monserrate”²⁴. Habla de un ascenso fácil al principio, que hacia mitad del camino comienza a hacer más pendiente, obligándolo a hacer frecuentes paradas para “refrescarse un poquito”. Pero las paradas en el camino no solo le dan descanso: “Los altos del camino se aprovechan para echar un vistazo a la Sabana que se tiende a sus pies y esta vista se torna tanto más pintoresca cuanto más alto sea el observatorio que usted elija”²⁵. El ascenso le toma cerca de una hora, aunque menciona que generalmente se requiere casi una hora y media. Una vez en la cima, Stuart señala que todo el esfuerzo ha valido la pena: “uno puede tender la vista sobre la ciudad, reducida a una miniatura”, y también que “las gentes aparecen como ratones cruzando la plaza mayor, y los patios de los conventos y casa privadas se abren en perfecta simetría como los cuadros de un tablero de ajedrez. Más allá se extiende la planicie, verde como un gran lago, con su anfiteatro de montañas y en cuyo trazo regular el ojo no puede discernir una sola ruptura”²⁶. En una segunda subida Stuart echa un vistazo hacia la parte de atrás de los cerros, la cual le es “imposible de describir”, y afirma que esta

24 John Stuart, *Narración de una expedición a la capital de la Nueva Granada y residencia allí de once meses* (Bogotá: Academia de Historia de Bogotá y Tercer Mundo Editores, 1989), 176.

25 Stuart, *Narración de una expedición a la capital de la Nueva Granada*, 176.

26 Stuart, *Narración de una expedición a la capital de la Nueva Granada*, 176.

“debe ser presenciada para poder sentirla y apreciarla en toda su belleza”²⁷.

Steuart también se ve tentado a subir a Guadalupe, de la cual relata que es una cuesta “mucho más fatigosa que la de Monserrate [...] y la vista no es tan pintoresca como la de Monserrate”²⁸. Sin embargo indica que lo más sorprendente de Guadalupe es el ambiente de bosque y lo tranquilo de la subida: “La soledad de la escena no se ve perturbada ni aun por el más remoto ruido de la ciudad. Una persona de fantasía desbordante puede abstraerse allí, crearse su propio mundo y meditar a salvo de toda interrupción. Empecé solo mi primer ascenso y en toda mi vida ninguna excursión al campo me ha reconfortado tanto”²⁹.

Isaac Holton fue otro viajero que recorrió parte del país en 1857, observando la cultura, las gentes, y sobre todo la fauna y la flora que eran de su mayor interés como químico y botánico. El camino a Monserrate también quedó registrado en sus memorias de viajes; hablaba del cerro con sorpresa por ser tan transitado y de tanta utilización cuando no era una ruta comercial, sino solo una ruta de placer y devoción. Está “tan gastado en algunos sitios hasta varios pies de profundidad [...], los cortes en el camino son tan profundos que parecen zanjas abiertas por la acción del agua y tan hondos que al subir por ellos el caminante no puede ver más que el cielo”³⁰. A medida que asciende resulta interesante cómo relaciona su

27 Steuart, *Narración de una expedición a la capital de la Nueva Granada*, 179.

28 Steuart, *Narración de una expedición a la capital de la Nueva Granada*, 180.

29 Steuart, *Narración de una expedición a la capital de la Nueva Granada*, 181.

30 Holton, *La Nueva Granada*, 226.

visión con una visión cartográfica: “La Sabana se abría a nuestros pies y veíamos la ciudad como en un mapa”³¹; y una vez en la cima de la montaña describe la vista de la ciudad: “se pueden ver todas las casas con sus patios, los ríos y los escasos puentes, los conventos y la gente en la plaza moviéndose como hormigas. Más allá se ve la Sabana, con sus charcos de agua que han crecido desde que comenzó la temporada de lluvias”³². A lo que suma que “desde los cerros se puede ver el cementerio principal orgullo de los bogotanos, situado en el extremo nororiental de la ciudad, aproximadamente en un acre de terreno, de forma elíptica, rodeado por un muro alto y con una capilla al fondo”³³. Finalmente, lo que más resalta en su visita es el alcance de la mirada desde los cerros, lo que se ve a la distancia en un día despejado: el nevado del Tolima y el páramo del Ruiz.

La señorita Rosa Carnegie-Williams visitó Bogotá en 1881 y subió a Monserrate en caballo. También resalta un camino empinado, estrecho y tortuoso con precipicios rocosos, con tramos más pendientes que los del camino Honda-Bogotá. La dificultad de subir la describe ella a través de los caballos, ya que “los pobres animales se resentían mucho por el ascenso y descansaban continuamente jadeando y temblando”³⁴. Una vez arriba, lady Carnegie resalta la “espléndida vista de Bogotá, con todo el altiplano, los caminos a Facatativá y Zipaquirá

31 Holton, *La Nueva Granada*, 226.

32 Holton, *La Nueva Granada*, 227.

33 Holton, *La Nueva Granada*, 241.

34 Rosa Carnegie-Williams, *Un año en los Andes o aventuras de una lady en Bogotá* (Bogotá: Academia de Historia de Bogotá y Tercer Mundo Editores, 1990), 60.

y las cascadas”, y como sus compañeros describía la ciudad que para ese momento era de “techos de teja roja, calles estrechas, irregulares y sucias”³⁵. La experiencia de Carnegie termina también con impresiones de los habitantes de Bogotá a quienes considera “maravillosamente vestidos” y con consejos para próximos viajeros: “El clima estaba muy cálido y, debido al viento, me quemé más en este corto viaje que en el que hicimos desde Honda; por eso les sugiero a todos utilizar un sombrero grande si van a subir a Monserrate”³⁶.

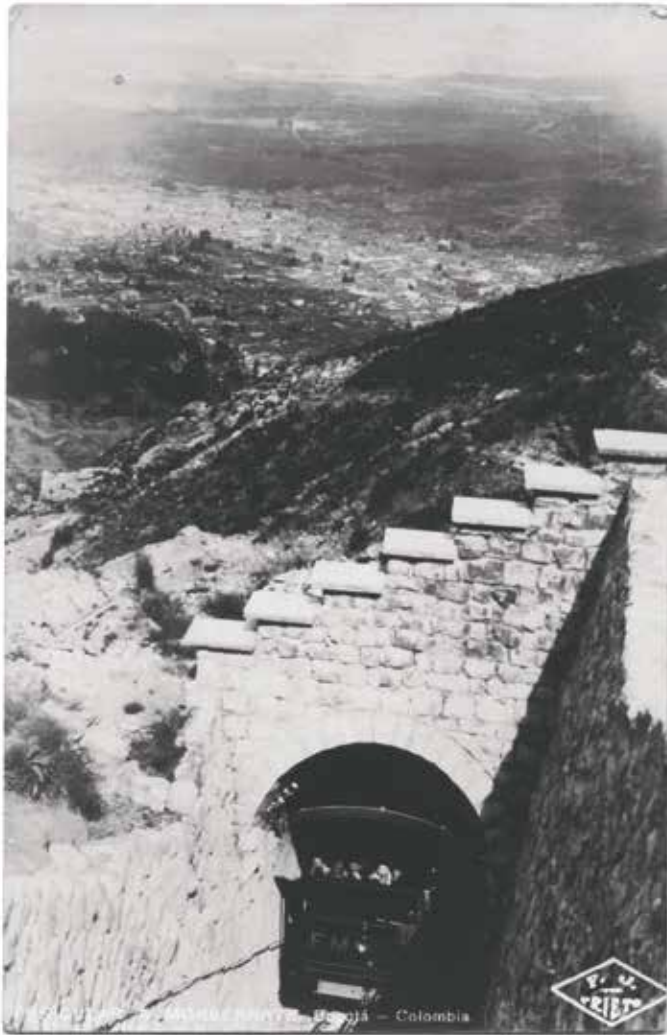
Los viajeros describen sus experiencias e impresiones de lo que era en el siglo XIX la aventura de subir a conocer las ermitas de Monserrate y Guadalupe. Sin embargo, llegado el siglo XX se realizaron varios proyectos de modernización que renovaron la peregrinación a estas cimas, así como su tradición para la ciudad. En el caso de Monserrate, la renovación de su templo para 1920, con los diseños del arquitecto Arturo Jaramillo Concha, se vio reflejada en un aumento considerable del número de feligreses, lo que llevó a la decisión de construir el funicular en 1929. No obstante, la población que ascendía a los cerros siguió incrementándose hacia los años cincuenta, razón por la cual surgió el proyecto del teleférico, finalizado en 1955. En el caso de Guadalupe, después de que la ermita inicial y las posteriores se vieran gravemente afectadas por terremotos y de que la ciudad pasara varios años con un templo destruido en esta cima (de 1917 a 1944), en 1945 se reconstruyó la capilla y un año después, su característica escultura de la Virgen. Para los sesenta, Guadalupe también tuvo carretera

35 Carnegie-Williams, *Un año en los Andes*, 70.

36 Carnegie-Williams, *Un año en los Andes*, 61.

nueva. Los proyectos que renovaron tanto a Monserrate como a Guadalupe respondieron a la demanda de los ciudadanos por alcanzar estas cimas y se masificó la peregrinación, ya fuera por motivo del turismo, la devoción, el deporte o solo por el deseo de estar frente a la imponente vista de la ciudad.

Los cerros de Bogotá han constituido un valor ambiental, cultural e identitario para la ciudad, como también han sido testigos de su historia; desde arriba la han visto fundar, arraigarse y crecer. Por lo tanto, los mismos cerros pueden atestiguar que el panorama ha ido cambiando: pasamos de ver una ciudad que era más sabana a una sabana que es cada vez más ciudad. La visión desde arriba trae la nostalgia de lo que era antes la sabana, una nostalgia por lo verde, por lo que ya no está o se ha deteriorado. Antonio Caballero renueva la descripción de la ciudad desde arriba: “Desde la cima de Monserrate, desde el atrio del señor caído, se divisa todo Bogotá. Más de lo que uno quisiera. Toda la creciente inmensidad de una ciudad que se ha tragado ya media Sabana y ha corrompido el cielo cubriéndolo de una neblina amarillenta y negruzca de gasolina quemada y humaredas industriales. A lo lejos, a la izquierda, en lo alto de los peladeros estériles de Ciudad Bolívar, se ve una mancha de un brillante verde veronés. Parece una laguna cristalina de páramo, plana y quieta, o una larga venenosa de cadmio o de mercurio, de lluvia ácida. Pero no. Son los plásticos que recubren el botadero de basuras Doña Juana para que el viento no levante los desperdicios nauseabundos y los riegue por toda la ciudad. Y sin embargo el espectáculo es muy bello. La ciudad inmensa, cuadrícula de plata y rosa, con el alfilerero de altas torres del centro. Allá abajo, casi a la vertical, la estación de la que arrancan los rieles del funicular



FUNICULAR MONSERRATE
[AUTOR NO IDENTIFICADO]
FOTOGRAFÍA
CA. 1903-1925
BIBLIOTECA LUIS ÁNGEL ARANGO /
LIBROS RAROS Y MANUSCRITOS



FUNICULAR PARA SUBIR A MONSERRATE
DANIEL RODRÍGUEZ
FOTOGRAFÍA
1957
MUSEO DE BOGOTÁ

BOGOTÁ, PANORÁMICA (TELEFÉRICO)
SAÚL ORDUZ
FOTOGRAFÍA
1961
MUSEO DE BOGOTÁ





FOTO PANORÁMICA DEL CENTRO HISTÓRICO
SAÚL ORDUZ
ENSAMBLAJE DE VARIAS FOTOGRAFÍAS
1952
MUSEO DE BOGOTÁ

y los cables del teleférico que suben vertiginosos rozando las copas de los árboles³⁷.

Tener una mirada amplia sobre el paisaje de la ciudad será clave en su revalorización. Cuando se ve la ciudad desde arriba, no solo se ve la ciudad, pasan más cosas en ese momento: se reconoce su relación con el entorno, aparecen de manera más evidente los rasgos de la geografía y se refleja la interacción de la ciudad con su ambiente. Mientras que en los siglos XVII, XVIII, XIX, y XX se generó la tradición de peregrinar hacia las cimas de Monserrate y Guadalupe y se adecuaron los medios para hacer esta actividad más eficiente y cómoda, el siglo XXI trajo una multiplicación de los miradores, los caminos y senderos en los cerros.

Hoy en día la ciudad cuenta con múltiples parques miradores y una red de senderos que son el resultado de un largo proceso de apropiación y revalorización. En 1934 se construyó el parque Nacional Enrique Olaya Herrera, el segundo parque urbano de la ciudad y el primero en los cerros; a finales de los ochenta, la comunidad de San Cristóbal, Rafael Uribe Uribe y Usme gestionaron la creación del parque Entre Nubes, conformado por los cerros de Guacamayas, Juan Rey y Cuchillas del Gavilán, el cual hoy en día se considera tiene la mejor vista de la ciudad; en el 2002 se creó el parque Mirador de los Nevados, antigua cantera que recibe su nombre por la impresionante vista que tiene de las puntas nevadas del Tolima; en el año 2008 se creó el parque Soratama, en Usaquén, también una

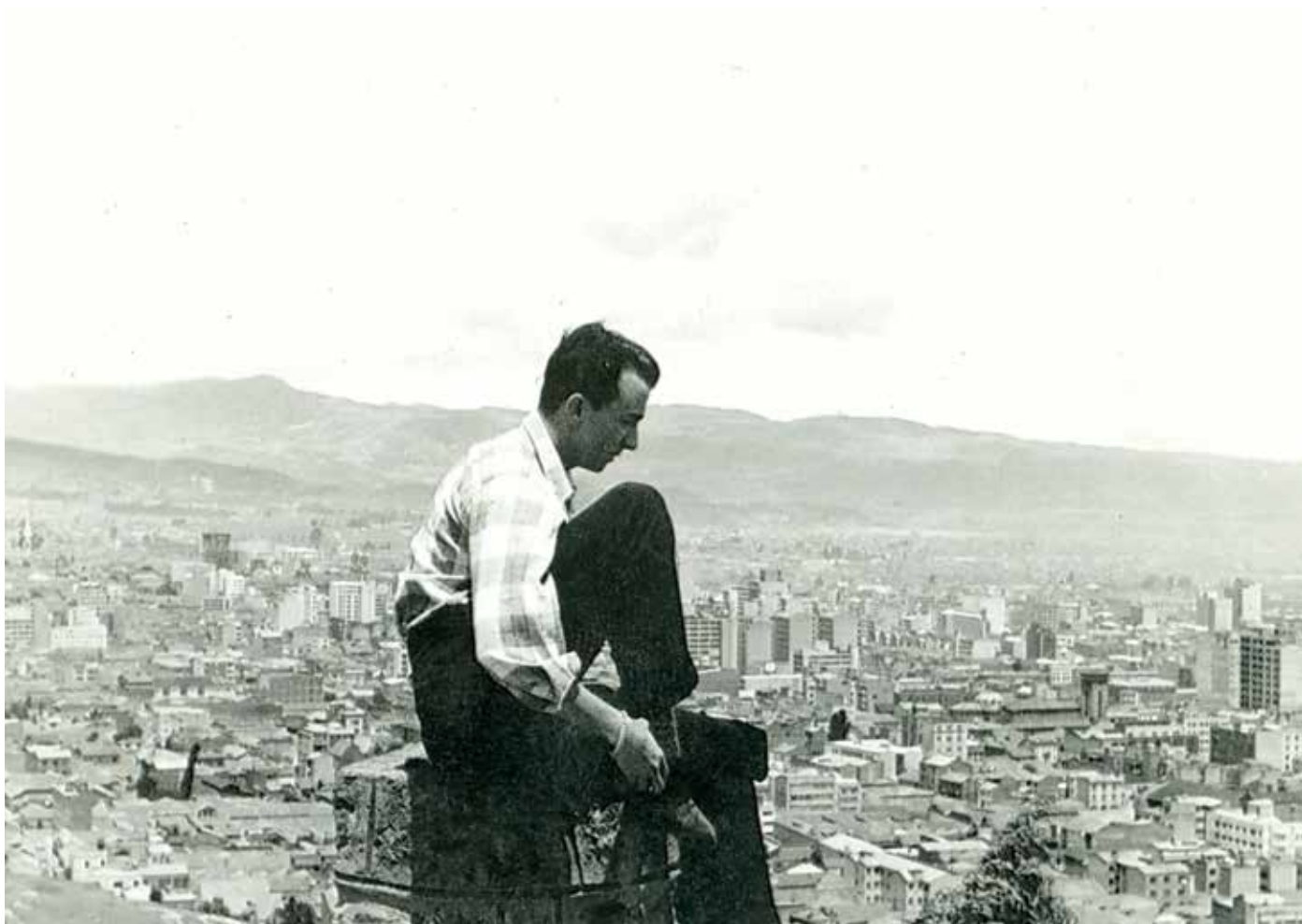
antigua cantera que es hoy un espacio de aula ambiental para mirar la ciudad y recorrer los cerros; y finalmente, en el 2015 se propuso la franja de adecuación de los cerros orientales, como un espacio de transición entre la ciudad y los cerros que hará parte de la estructura ecológica principal y que también constituirán espacios verdes para los ciudadanos. El nuevo milenio nos ha dado más puntos desde donde mirar el paisaje bogotano, nuevas perspectivas de la ciudad.



EN MONSERRATE
ÁLBUM FAMILIAR. APORTANTE: CONSUELO CARRILLO
FOTOGRAFÍA
1968
MUSEO DE BOGOTÁ

LA RELACIÓN DE LOS VISITANTES Y HABITANTES DE BOGOTÁ CON LA CIUDAD VISTA DESDE ARRIBA, SE HACE EVIDENTE A TRAVÉS DE LAS IMÁGENES DE LOS ÁLBUMES DE FAMILIA EN DONDE EL CERRO DE MONSERRATE ES PROTAGONISTA.

37 Antonio Caballero, *Guía literaria de Bogotá: con un recorrido personal de Antonio Caballero* (Bogotá: Aguilar, 2007), 12.



¡QUÉ CIUDAD TAN GRANDE!
ÁLBUM FAMILIAR. APORTANTE: BEATRIZ DE VALENCIA
FOTOGRAFÍA
1954
MUSEO DE BOGOTÁ



CERRO DE MONSERRATE
ÁLBUM FAMILIAR APORTANTE: JUAN CARLOS TAMI DONOSO
FOTOGRAFÍA
1949
MUSEO DE BOGOTÁ



EN MONSERRATE
ÁLBUM FAMILIAR. APORTANTES: JOSÉ JARAMILLO Y
GLORIA CONTRERAS
FOTOGRAFÍA
1970
MUSEO DE BOGOTÁ



FAMILIA, ESENCIA DE VIDA
ÁLBUM FAMILIAR. APORTANTE: BEATRIZ DE VALENCIA
FOTOGRAFÍA
1982
MUSEO DE BOGOTÁ

■ Parques Miradores
— Caminos de los cerros



2008

El Parque Soratama, ubicado en la localidad de Usaquén, era anteriormente una cantera y hoy un aula ambiental para observar la ciudad, pero también para recorrer y conocer los cerros que abrazan la ciudad.

2002

El Parque mirador de los Nevados, ubicado sobre lo que antes era un cementerio indígena y luego una cantera, recibe su nombre por su impresionante vista, ya que además de ser un mirador de suba y Bogotá, en época de pocas nubes permite ver los Nevados del Ruiz, del Tolima y Santa Isabel.

2009

Como parte de la celebración del Bicentenario de Independencia, 50 globos aerostáticos se elevaron sobre Bogotá, partiendo del parque Simón Bolívar, un evento nunca antes visto en la ciudad.

1934

El parque Nacional Enrique Olaya Herrera, fue el segundo parque urbano de Bogotá y el primero situado en los cerros orientales. Su construcción hacía parte de las obras del cuarto centenario de la ciudad.

EL DESEO DE VOLAR DEL SER HUMANO SE HA MANIFESTADO EN MÚLTIPLES INVENTOS, ARTEFACTOS Y TECNOLOGÍAS, TALES COMO LOS DE LEONARDO DA VINCI: LOS GLOBOS, LAS COMETAS, LOS TRAJES CON ALAS, LOS AVIONES, ENTRE OTROS. ESTOS HAN DADO CUENTA DE UNA CARRERA PROGRESIVA POR IR GANANDO ALTURA, POR HACER SENTIR AL HUMANO MÁS LIBRE DE LA TIERRA, POR DARLE UNA NUEVA PERSPECTIVA Y OTORGARLE LA TAN ANHELADA VISIÓN DE PÁJARO. PERO, COMO SE NARRA EN EL MÍTICO VUELO DE ÍCARO, EL DESEO DE VOLAR TIENE UNA DOBLE CARA: UNA ES LA CARA DE LA EMOCIÓN, LA SENSACIÓN DE LIBERTAD, LA ADRENALINA, LA AVENTURA; Y OTRA ES LA CARA DEL MIEDO A LAS ALTURAS, EL VÉRTIGO, LA ACROFOBIA.

LOS CERROS Y LA CIUDAD HAN SIDO UN ESCENARIO PARA AVENTURARSE AL DESEO DE VOLAR, UN ESPACIO EN EL CUAL LOS HABITANTES O VISITANTES HAN DEMOSTRADO QUE NO TEMEN A LAS ALTURAS. BOGOTÁ HA PRESENCIADO CON ASOMBRO ESTAS HAZAÑAS QUE AQUÍ SE PRESENTAN Y QUE QUEDARON REGISTRADAS EN PERIÓDICOS Y TELEVISIÓN. FUERON EVENTOS ESPORÁDICOS EN LA CIUDAD PERO DE GRAN RECORDACIÓN, YA QUE CAUTIVARON LA ATENCIÓN DEL PÚBLICO POR EL RIESGO, PERO TAMBIÉN POR LA VICTORIA HUMANA QUE SUPONEN.

PROPUESTA INICIAL DE DISTRIBUCIÓN, MARÍA CAMILA GRACIA



2013

Jhonathan Florez, también conocido como el “hombre pájaro colombiano” y el Británico James Boole sobrevolaron Monserrate con trajes aéreos durante 90 segundos. Recorrido que fue filmado por alrededor de 5 cámaras ubicadas en cada uno de sus cuerpos.

1895

El equilibrista canadiense Harry Warner reta las alturas cruzando, en un cable de 890m y con los ojos vendados, el boquerón entre Monserrate y Guadalupe.

“En la mitad de aquel mundo de abismos, según debe uno verlo desde allí, se detiene, toma asiento, y ¡oh prodigio de serenidad, de arte y de audacia!: se extiende largo a largo sobre el único punto de apoyo, la cuerda. Warner sigue, se arrodilla y con repentina fuerza se pone de pie y repasa la cuerda caminando hacia atrás”

Correo Nacional el 21 de diciembre de 1895

1845

El argentino José Antonio Flórez, vuela por primera vez un globo sobre Bogotá, pero, por falta de precauciones, al llegar al boquerón su globo se incendia. Sin embargo, este logra arreglárselas para quedar colgado de una cuerda y aterrizar en los techos del Hospital San Juan de Dios.

1996

El Parque Entre Nubes comienza su historia hacia finales de los ochenta, cuando por iniciativa de algunos vecinos de San Cristobal, Rafael Uribe y Usme, se propone salvar este terreno de la urbanización y volverlo un parque. Después de largos procesos jurídicos entre la comunidad y la alcaldía se logra su reconocimiento como un espacio de protección ambiental de la ciudad. Hoy en día se dice que su vista de la ciudad es más espectacular que la que se puede lograr desde miradores como Monserrate.

HOSPITAL MILITAR / SAÚL ORDUZ / FOTOGRAFÍA / 1962 / MUSEO DE BOGOTÁ



VER A VUELO DE PÁJARO

Y precisamente de entre esas imágenes, antes de la posibilidad de fotografiar desde un avión la capacidad de síntesis de esos registros resultaba inimaginable, porque las vistas aéreas dibujadas y pintadas plasmaban otro tipo de síntesis del espacio.*

* Lourdes Roca, "La fotografía aérea de México para el estudio de ciudad: el crucero de El Caballito", Anais do Museu Paulista (São Paulo), 19, n.o 2 (jul.-dic. de 2011): 75.

VER DESDE UN AVIÓN

La fotografía oblicua

Hacia finales del siglo XIX, la ciudad se volvió uno de los motivos predilectos de la fotografía; rápidamente surgieron las postales de la ciudad, los panoramas y la fotografía arquitectónica. En el caso de Bogotá, fueron fotógrafos como Henry Duperly (1841-1907) los que mostraron sus calles, sus barrios, los eventos de la capital, los edificios y lugares más importantes, a vista de peatón o desde el balcón de alguna casona. Una fotografía urbana que inicialmente reflejó la vida cotidiana de la ciudad, la relación entre el espacio y sus habitantes. No obstante, la introducción de la fotografía aérea abrió una nueva faceta de la fotografía urbana que centró la imagen, ya no en las calles, las personas y los eventos, sino en la ciudad misma, como conglomerado, como mancha, como hecho urbano, y en la que el protagonismo se lo llevaron la geografía, las grandes construcciones y las formas singulares desde el aire. Con la fotografía aérea, la ciudad ya no fue leída como telón de fondo de la vida sino que pasó a un primer plano, a ser ella misma parte de una exploración científica y estética. Más allá, la fotografía desde un avión abrió las puertas a una nueva escala de reconocimiento del territorio, que no solo fue más amplia por la altura, sino más detallada.

Desde la llegada del avión al país en 1919 por medio de la Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos (Scadta), comenzó el registro de las ciudades y sus paisajes desde

el aire, actividad que luego hizo de manera oficial el Instituto Geográfico Militar, y eventualmente fotógrafos y empresas privadas. Una de las primeras formas exploradas de aerofotografía fue la fotografía oblicua, que se reconoce como más espontánea y de ángulos libres, siendo predilectos los de 30° y 60° grados. Se trata de una fotografía de exploración estética en la que hay una búsqueda por captar un paisaje o un detalle en particular. Es la llamada vista de pájaro y resulta tan atractiva porque no es la mirada cotidiana del ser humano; es una vista que asombra, resalta e inmortaliza elementos de la ciudad, o a la ciudad misma. Por ello se aprovechará para usos comerciales y publicitarios de la ciudad: postales, afiches, logos, guías turísticas, entre otros.

Aunque el Instituto Geográfico Militar (IGAC) nació con una finalidad técnica asociada a la elaboración de cartografía, a la mejora catastral y a la fotografía aérea para proyectos de infraestructura vial o de ferrocarriles, grandes urbanizaciones y construcciones, tuvo la libertad de realizar fotografías oblicuas de múltiples puntos de la ciudad, en múltiples momentos. Bogotá y la sabana fueron campos de experimentación de la aerofotografía, por lo que hoy en día es la ciudad colombiana con más fotografías en el instituto. Los temas son muy variados: desde una escala arquitectónica, en la que se registran edificios específicos o de formas singulares; pasando por escalas que reconocen conjuntos urbanos homogéneos o de características especiales, como barrios o sectores, y también por escalas intermedias que captan ciertas zonas de la ciudad frente a vías o hechos geográficos específicos; hasta llegar a las que captan a la ciudad como totalidad y a su territorio.



VISTA PANORÁMICA HACIA LOS CERROS ORIENTALES
SAÚL ORDUZ
CA. 1965
MUSEO DE BOGOTÁ



EDIFICIO BAVARIA
SAÚL ORDUZ
CA. 1965
MUSEO DE BOGOTÁ



FONDO ROTATORIO (CARRERA 10.ª, AL SUR)
SAÚL ORDUZ
1965
MUSEO DE BOGOTÁ



VUELO C 478 - CALLE 45, VISTA HACIA EL ORIENTE
AUTOR NO IDENTIFICADO
FOTOGRAFÍA
1947
INSTITUTO GEOGRÁFICO AGUSTÍN CODAZZI

La labor del instituto fue más allá, en tanto que se fotografieron eventos particulares, como el Bogotazo, cuyas tomas se realizaron veinte días después para dimensionar los verdaderos daños causados a la ciudad. También se cubrieron fenómenos naturales y desastres, como la tragedia ocurrida en Armero en 1985, o una de las más grandes inundaciones del

río Bogotá en la década de los cincuenta, registro que abrió la posibilidad de estudiar con precisión los ciclos del río y ampliar el conocimiento de la sabana. El conjunto fotográfico del instituto reúne tantas escalas y épocas, que es una fuente de información detallada y asombrosa sobre el pasado de nuestra ciudad y de otras ciudades colombianas.



VUELO B 62 [VISTA PLAZA DE BOLÍVAR HACIA EL SUROCCIDENTE]
AUTOR NO IDENTIFICADO
FOTOGRAFÍA
29 DE ABRIL DE 1948
INSTITUTO GEOGRÁFICO AGUSTÍN CODAZZI



VUELO B 62 [ENTRE CALLES 17 Y 19, Y CARRERAS 7.A Y 8.A]

AUTOR NO IDENTIFICADO

FOTOGRAFÍA

29 DE ABRIL DE 1948

INSTITUTO GEOGRÁFICO AGUSTÍN CODAZZI



VUELO B 62 [CARRERAS 4.A Y 5.A CON CALLES 11 Y 12. EN LA ACTUALIDAD, ALLÍ SE SITUAN LA BIBLIOTECA LUIS ÁNGEL ARANGO Y LA CASA DE LA MONEDA]

AUTOR NO IDENTIFICADO

FOTOGRAFÍA

29 DE ABRIL DE 1948

INSTITUTO GEOGRÁFICO AGUSTÍN CODAZZI

“Cuando, tras veinticinco años sin regresar, mi madre voló junto con mi padre a Bogotá, el avión tomó su último impulso para remontar la cordillera, y en un resuello final giró sobre un ala para desacelerar ya en la sabana, ella vio entonces —a través de la ventanilla— los distintos tonos de verde y el negro de la tierra de los sembrados rectangulares y las cosechas de trigo maduro meciéndose en el viento como cuando pasaba vacaciones en Tabío o en Tenjo, y no pudo más. ‘Me solté a llorar como una niña chiquita’ me contó luego. Poco quedaba ya de la ciudad en la que había nacido y que la había visto crecer y los lugares que no habían sufrido el arrasamiento total eran una cosa distinta, sin brillo, opaca por un destino injusto. Gran parte de esa ciudad que ambos habían recorrido había desaparecido el 9 de abril del 48”.

Referencia: Fernando Herrera Gómez, “Bogotá en un álbum de fotografías”, en *Palabra capital*, Bogotá develada (Bogotá: Mondadori, 2007), 105.

No obstante, el instituto y la fotografía oficial no fueron los únicos en resguardar la memoria de la ciudad, ya que en la medida en que el uso del avión se hizo más frecuente y asequible, también fueron más los fotógrafos particulares que tuvieron acceso a un vuelo. El registro desde el aire se diversificó. La fotografía de Saúl Orduz (1922-2010) es una muestra de ello. Muy tempranamente, Orduz conoció la fotografía y tuvo la posibilidad de formarse y trabajar con fotógrafos alemanes y norteamericanos en firmas dedicadas a la aerofotogrametría³⁸, por lo que su acercamiento a la fotografía se dio en unas condiciones muy especiales: conoció los grandes formatos, las máquinas y técnicas para capturar imágenes desde un avión, algo con lo que no todos sus colegas estaban familiarizados.

Hacia 1949 decidió independizarse como fotógrafo y eventualmente aceptar encargos para fotografiar proyectos de infraestructura o industrias (malla vial, acueducto, etc.). Su trabajo en la aerofotografía continuó de la mano de pilotos privados que le permitieron, en diferentes vuelos a baja altura, capturar la ciudad de los cincuenta, sesenta, setenta y ochenta, décadas claves en cuanto a crecimiento y modernización de la ciudad. De ahí surgió el sello de su trabajo que será característico principalmente por dos temas: primero, el registro de la ciudad y sus cambios; y segundo, el registro de grandes infraestructuras viales y de servicios para la ciudad. El recorrido de Orduz es muy particular; aunque fueron

muchos los fotógrafos que, movidos por su curiosidad y búsqueda de nuevas perspectivas, se aventuraron en los lugares más altos de la ciudad (torres, barrios, cerros), fueron pocos los que lo lograron desde un avión, y muchos menos los que lo realizaron con tal frecuencia. Para 1960 también entró en la escena de la aerofotografía Rudolf Schrimppff, quien unió su pasión por el vuelo con su pasión por la fotografía, al fundar la empresa Foto Rudolf. Su concepción empresarial le permitió abarcar fotográficamente no solo a Bogotá sino a toda Colombia, por medio de encargos de empresas públicas y privadas que buscaban la realización de proyectos para la modernización del país.



FÁBRICA DE LLANTAS US ROYAL
SAÚL ORDUZ
FOTOGRAFÍA
1963
MUSEO DE BOGOTÁ

38 Museo de Desarrollo Urbano, Saúl Orduz: fotógrafo de ciudad (Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá, Instituto Distrital de Cultura y Turismo, 2001). Específicamente se habla de la empresa Fairchild.



CALLE 26
SAÚL ORDUZ
FOTOGRAFÍA
1964
MUSEO DE BOGOTÁ



[PLAZA DE TOROS Y CARRERA 7.A HACIA
EL NORTE]
SAÚL ORDUZ
FOTOGRAFÍA
1963
MUSEO DE BOGOTÁ

La fotografía oblicua, además de su uso comercial y para proyectos, contribuyó en la consolidación de una imagen de la ciudad, ya que registró ciertos entornos urbanos, hitos o espacios que distinguen o configuran los rasgos más notables de la ciudad en diferentes épocas. Algunos espacios urbanos o edificaciones serán destacados por su forma, tamaño, importancia e historia y se arraigarán como puntos de referencia en la memoria de los ciudadanos, perdurando en el tiempo, resistiéndose a la modernización (Cementerio Central, Observatorio Astronómico, plaza de toros, entre otros). Otros, por el contrario, serán vencidos en el proceso modernizador y quedarán en pie solo en el marco del espacio

fotográfico (Luna Park, Hotel Regina, parque de la Independencia, plaza de mercado de la Concepción, aeropuerto de Techo, entre otros). Finalmente, la modernización traerá sus propios hitos urbanos transformando el perfil de la ciudad (Universidad Nacional, carrera 10.ª, aeropuerto El Dorado, edificio Avianca, Palacio de Justicia, edificio Colpatria, entre otros). La imagen de la ciudad está siempre en constante movimiento y construcción, y los espacios emblemáticos tienen que entrar en un proceso constante de resignificación para poder sobrevivir al paso del tiempo (plaza de Bolívar, plaza de San Victorino, planta de tratamiento Vitelma, entre otros).



PLAZA DE BOLÍVAR
SAÚL ORDUZ
1965
MUSEO DE BOGOTÁ





INSTITUTO GEOGRÁFICO AGUSTÍN CODAZZI
1947
VUELO C-478 / SOBRE 2052

VUELO C 478 - UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA
AUTOR NO IDENTIFICADO
1947
INSTITUTO GEOGRÁFICO AGUSTÍN CODAZZI

La fotografía vertical

Las primeras fotografías fueron oblicuas y tuvieron un carácter más espontáneo, pero para 1922, con la toma de más de quinientas fotografías sobre el río Magdalena, se reconoció su potencial cartográfico, científico, técnico y militar. La guerra con Perú, en 1932, evidenció aún más la necesidad de una fotografía aérea científica con fines cartográficos, lo que llevó a la creación del Instituto Geográfico Militar en 1934. Esta institución asumió de manera oficial el registro aéreo del país; dispuso de aviones, de cámaras especializadas y múltiples equipos para la geodesia, la aerofotogrametría y la restitución cartográfica. La finalidad, conocer en detalle cada curva de la geografía nacional.

La sede principal del instituto se ubicó en Bogotá, y sobre esta ciudad tuvieron lugar las primeras experimentaciones, los primeros vuelos, que eventualmente ayudaron a establecer las normas y metodologías de la fotografía aérea en el país. Como la finalidad de estos registros era cartográfica, la técnica usada fue la fotografía vertical (de 0° a 3°), una serie de registros perpendiculares al plano del horizonte, que se toman de manera consecutiva y traslapada con la intención de ser unidas en líneas de vuelo o mosaicos. El traslape preciso de las fotografías requería de una regularidad en el vuelo, que se veía reflejada en un gran rigor técnico en relación con el manejo del avión, la altura, la luz y las condiciones meteorológicas. Con esta técnica de la fotografía vertical se realizaron, desde el 16 de septiembre de 1935, los primeros vuelos de prueba sobre la ciudad de Bogotá y otras poblaciones de la sabana.



[EN LA CABINA DEL AVIÓN]
AUTOR NO IDENTIFICADO
FOTOGRAFÍA
1948

ARCHIVO INSTITUTO GEOGRÁFICO AGUSTÍN CODAZZI

AVIÓN DEL INSTITUTO GEOGRÁFICO MILITAR
PILOTO DE LA FUERZA AÉREA DE LA FLOTILLA DE AVIONES PROPIEDAD
DEL INSTITUTO GEOGRÁFICO MILITAR Y CATASTRAL ADSCRITO AL
MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO, MODELO C-45 DE LA
EMPRESA NORTEAMERICANA BEECH AIRCRAFT CORPORATION CON
MATRÍCULA FAC 901 Y 902.



[AVIÓN INSTITUTO GEOGRÁFICO MILITAR]

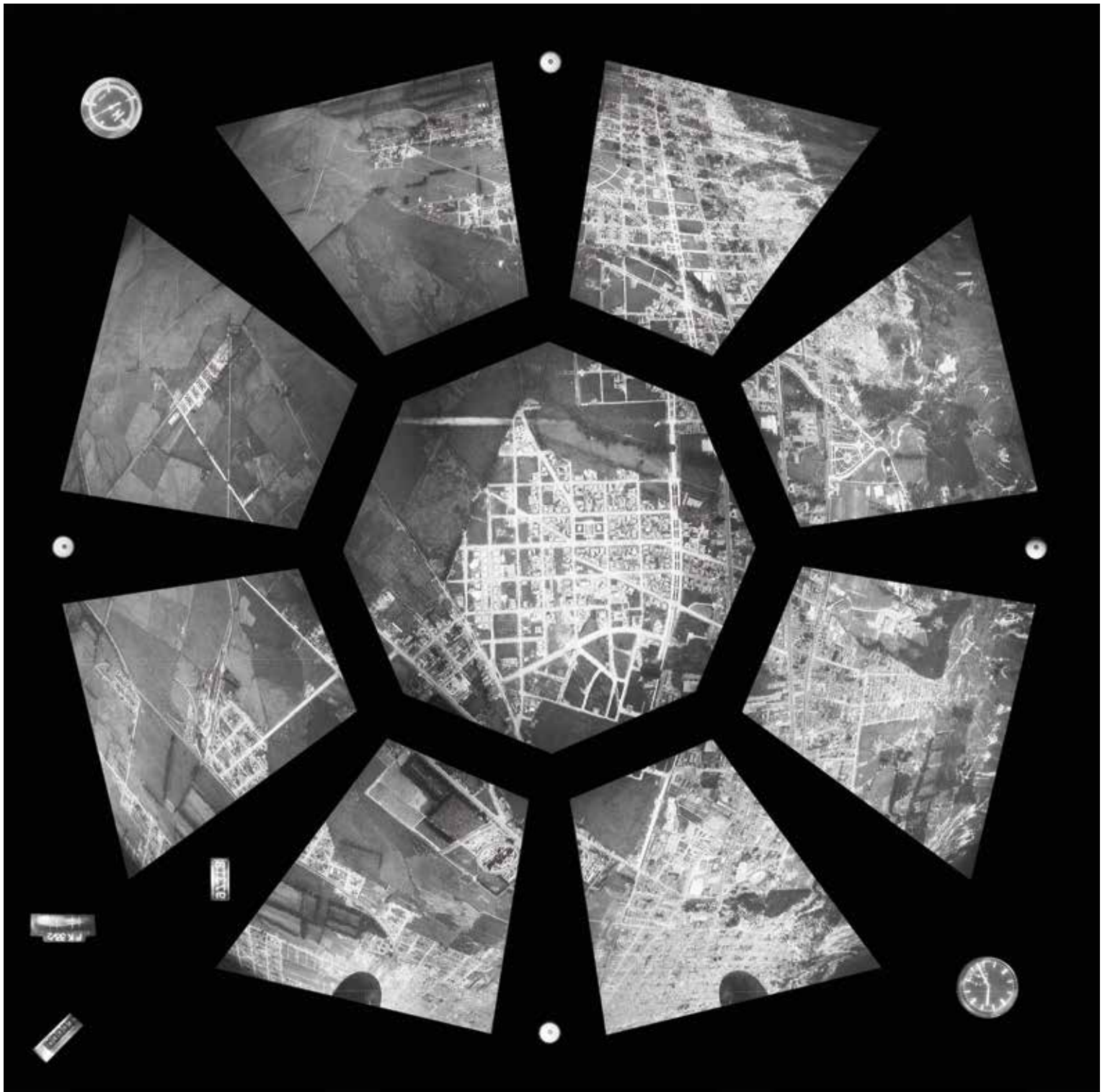
AUTOR NO IDENTIFICADO

FOTOGRAFÍA

CA. 1943

ARCHIVO INSTITUTO GEOGRÁFICO AGUSTÍN CODAZZI

ERNESTO PARRA LLERAS, JEFE DE LA OFICINA DE CATASTRO, CON EL INGENIERO ASTRÓNOMO EDUARDO ÁLVAREZ GUTIÉRREZ, TERCER DIRECTOR DEL INSTITUTO GEOGRÁFICO, DELANTE DEL AVIÓN DE LA INSTITUCIÓN, MODELO C-45 DE LA EMPRESA NORTEAMERICANA BEECH AIRCRAFT CORPORATION, UTILIZADO PARA LABORES DE AEROFOTOGAMETRÍA, CON MATRÍCULA FAC IG 902, EN EL AEROPUETO DE TECHO





PÁGINA OPUESTA: PRIMERA AEROFOTOGRAFÍA
AUTOR NO IDENTIFICADO
FOTOGRAFÍA
1935
INSTITUTO GEOGRÁFICO AGUSTÍN CODAZZI

VUELO 46 - UNA DE LAS PRIMERAS TRAYECTORIAS DE VUELO SOBRE LA CIUDAD
AUTOR NO IDENTIFICADO
FOTOGRAFÍA
1936
INSTITUTO GEOGRÁFICO AGUSTÍN CODAZZI

Cada uno de los vuelos realizados fue registrado por medio de la bitácora que llevaban los pilotos, en la que se consignaba el número de vuelo, la hora de salida y regreso, la altura del vuelo sobre el terreno, la velocidad del avión, el tipo de cámara y de película fotográfica, el número de fotografías tomadas, un croquis de la trayectoria y anotaciones sobre particularidades del vuelo y la toma de fotografías. Hay que mencionar que no todos los vuelos fueron fructíferos; muchos no lograron su objetivo por la presencia de nubes, malas condiciones climáticas o problemas propios del vuelo. Lograr una buena fotografía aérea no era tarea fácil. No todos los climas, ni todos los meses ni todos los días eran aptos para esta actividad. Las horas extremas generaban sombras largas que disminuían la legibilidad de la imagen, mientras que las nubes eran motivo suficiente para rechazar una fotografía. Se requería por lo tanto de una coordinación constante de los pilotos y los meteorólogos para saber cuándo debía zarpar un vuelo. De ahí que, aunque la fotografía aérea se reconozca cómo una representación más veraz de la ciudad, esta realmente no da cuenta de todos los estados y variaciones atmosféricas, sino solo de sus temporadas más

secas y soleadas. Se puede decir que la imagen que la fotografía aérea nos da de la ciudad está siempre en condiciones ideales.

Una vez establecido un “saber hacer” de la fotografía aérea, fue posible realizar cientos de trayectorias de vuelo entre los 2000 m s. n. m. y los 10.000 m s. n. m., con variadas intenciones. Los vuelos a baja altura eran usados para capturar los detalles de un lugar; los vuelos a mediana altura, para registrar zonas, ya fuera para la expansión o para el catastro, y los vuelos a gran altura, para capturar la totalidad de la mancha urbana, para hacer mosaicos de la ciudad y eventualmente la cartografía de esta. El uso de la fotografía vertical resultaba entonces indispensable para el conocimiento, administración y planeación de la ciudad, por lo que se volvió una práctica periódica, que cada vez se realizaba con mayor frecuencia en la medida en que la ciudad aceleraba su crecimiento. Una ciudad cada vez más grande exigía más vuelos y más largos; aunque los avances tecnológicos en las cámaras contribuían a que los vuelos fueran cada vez más altos y se tomarán menos fotos en cada zona.

Vuelo N° 1 Fecha: 16.9.35 Salida del avión: 11:00 Regreso: 12:00

Depto: Cundinamarca Zona: Sabana

Cámaras: P.K.33 f = 534 mm tamaño = 18/18 Películas: pauco-
 25/25 Placas: matita

1. Altura del vuelo sobre el terreno $h_g = 2000 \text{ m}$ (1000)
2. Altura media del terreno $h = 2600 \text{ m}$
3. Altura sobre el nivel del mar $h_a = 4600 \text{ m}$ 3600
4. Porcentaje del recubrimiento longitudinal $p = 70\%$
5. Distancia entre dos impresiones $b_0 = \text{otg} \alpha h_g = 2,85 \text{ km}$ $\alpha = 35^\circ$
6. Velocidad del avión $v = 160 \text{ Km/hora}$
7. Intervalo en segundos $t = \frac{104(25)}{160} = (32)$
(véase gráfico #2)
8. Porcentaje del recubrimiento lateral $q = 30\%$
9. Distancia entre dos fajas $a = \text{otg} \beta h_g = 6,54 \text{ km}$ $\beta = 17^\circ$
10. Arreglo del recubrimiento

	Princip.	Final	Princip.	Final	Princip.	Final	Princip.	Final
Hora	11:30	11:40						
Número de vistas	4	4						
Lectura altimétrico	3600	3600						
Distancia nadiral	0	0						
Tiempo de exposición	1/20							

Croquis.

N

Lectura de la brújula:

Notas:



17° h_g = 2000 1.0
 37.4 h_g = 600 1.2

Pilotos:

Rueda

Fotógrafo:

Velasco

Observador:

Nieto y
 Cajiao ✓

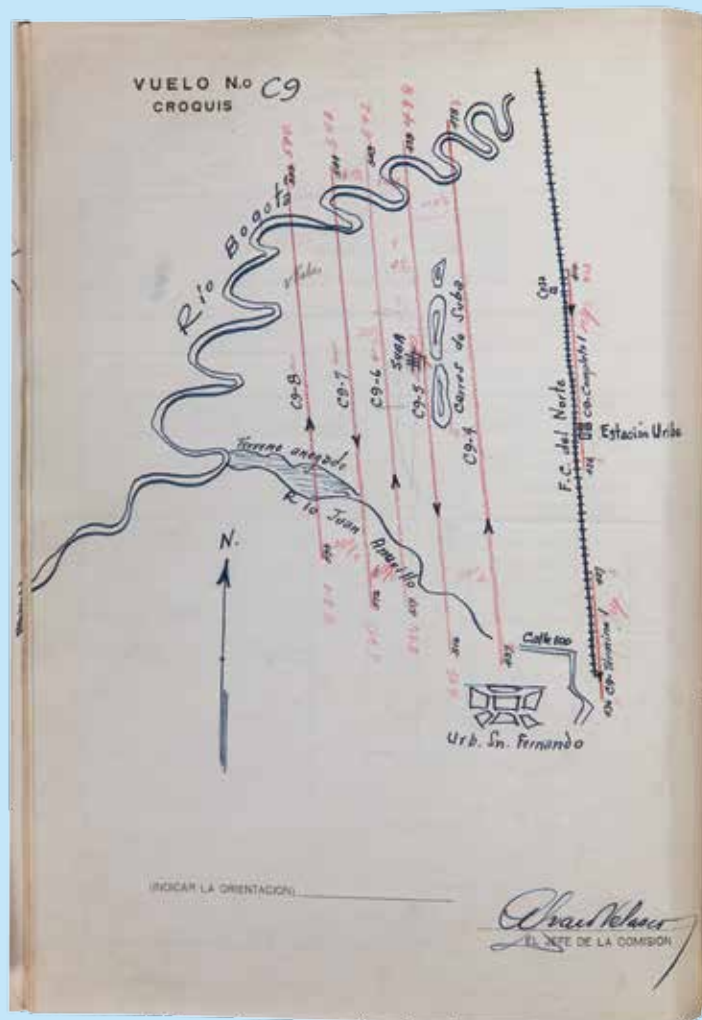
MINISTERIO DE GUERRA
INSTITUTO GEOGRAFICO MILITAR
SECCION 2.ª AEROFOTOGRAFIAS

Departamento: *Condensados*
Plancheta:
Zona: *Bogotá*
Fecha: *3 de marzo de 1933*

Formulario de vuelo No *A.1*

BASE	<i>Tecipo</i>	AVION	<i>Junkos W. 900</i>	CAMARA	<i>R.K. 10</i>	PELICULA	<i>Zenit 18cm</i>	<i>h_v</i>	<i>4100</i>
SALIDA	<i>10-55</i>	PILOTO	<i>Cap. Ruiz</i>	OBSERV.	<i>Th. N. Llanos PLACA</i>				
REGRESO	<i>13-25</i>	COPILOTO		FOTOGRA.	<i>Cap. Torres P. C. H.</i>				
DURACION	<i>2-50</i>								

FAJA	TILO	Hora	<i>h_v</i>	CAMARA HORIZONTE	ESTR. FUSCOP	ESP. FILTR	OBSERVACIONES
<i>1</i>	<i>5</i>	<i>11-2</i>	<i>4100</i>	<i>No</i>	<i>No</i>	<i>B 1/100</i>	<i>S. N. Tiempo movido</i>
	<i>27</i>	<i>11-10</i>					
<i>2</i>	<i>28</i>		<i>4100</i>				<i>N. S. Suspensión - azules</i>
	<i>39</i>						
<i>2</i>	<i>40</i>	<i>11-30</i>	<i>4100</i>				<i>S. N. Tiempo movido</i>
	<i>63</i>	<i>11-39</i>					
<i>3</i>	<i>64</i>	<i>11-50</i>	<i>4100</i>				<i>N. S. . .</i>
	<i>83</i>	<i>11-58</i>					
<i>4</i>	<i>84</i>	<i>12-</i>	<i>4100</i>				<i>S. N. . .</i>
	<i>102</i>	<i>12-07</i>					
<i>5</i>	<i>103</i>	<i>12-20</i>	<i>4100</i>				<i>S. N. . .</i>
	<i>117</i>	<i>12-25</i>					
<i>SABANA</i>	<i>118</i>	<i>12-43</i>	<i>5200</i>				<i>Nota Bogotá - Fosa - tanques y rios</i>
	<i>183</i>	<i>12-50</i>					
N.º de fotos	<i>188</i>						
Horas de trabajo	<i>1-55</i>						



INSTITUTO GEOGRÁFICO AGUSTÍN CODAZZI / BIBLIOTECA
N.O TOPOGRÁFICO: 17
FORMULARIO DE VUELOS, VOL. 2
VUELO A1 SOBRE BOGOTÁ
3 DE MARZO DE 1938

INSTITUTO GEOGRAFICO MILITAR Y CATASTRAL
 DEPARTAMENTO TOPOGRAFICO
 SECCION 2a. AEROFOTOGRAMETRIA - GRUPO A. VUELOS

TRABAJO NUM. _____
 DEPARTAMENTO Cundinamarca
 ZONA Ciudad Bogota
 FECHA 17-10-51

Formulario de Vuelo No. C-604

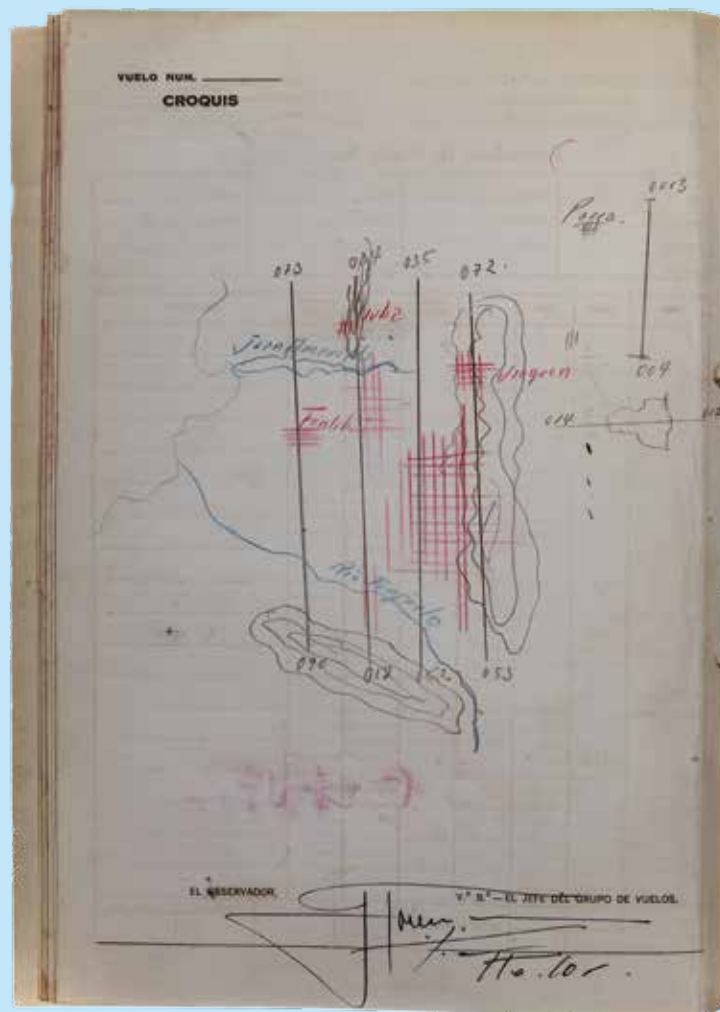
BASE	<u>Teicho</u>	AVION	<u>Hf. 902</u>	PILOTO	<u>Fr. H. Leites</u>	CAMARA	<u>V. 10-3</u>
VALERIA	<u>7-45</u>	ESCALERA	—	EXPOSICION	—	ENROLL	<u>V. 10-1</u>
RECORRIDO	<u>9:30</u>	ACCION	—	RECORRIDO 1.	<u>Normal</u>	OBJETOS	<u>Terreno, terreno, etc.</u>
DIRECCION	<u>10:45</u>			RECORRIDO 2.	—	FOTOGRAFIA	<u>Exposiciones</u>

FAJA	NUMERO	AREA	N.	CUBA MILIMETROS	ESTADISTICO	ESPECIFICACIONES	REMARKS
<u>Polina</u>	<u>004</u>	<u>1.80</u>	<u>1000</u>		<u>2703</u>	<u>100</u>	<u>Uma Paz.</u>
<u>Polina</u>	<u>012</u>	<u>1.80</u>	<u>1000</u>		<u>2703</u>		
<u>Polina</u>	<u>013</u>	<u>1.80</u>	<u>1000</u>		<u>2703</u>		
<u>3</u>	<u>033</u>	<u>1.80</u>	<u>1000</u>		<u>2703</u>		
<u>2</u>	<u>034</u>	<u>1.80</u>	<u>1000</u>		<u>2703</u>		
<u>1</u>	<u>052</u>	<u>1.80</u>	<u>1000</u>		<u>2703</u>	<u>400</u>	<u>Uma Fuerte.</u>
<u>4</u>	<u>072</u>	<u>1.80</u>	<u>1000</u>		<u>2703</u>	<u>100</u>	

C-604

NUM. DE FOTOS	ARCHIVO DE POLICIA	TOMO NO.	HOJAS NO.	TUBO NO.	VISTAS NO.

FORMA DE TRABAJO



INSTITUTO GEOGRAFICO DE COLOMBIA
"AGUSTIN CODAZZI"
SECCION AEROFOTOGRAMETRIA GRUPO A. VUELOS

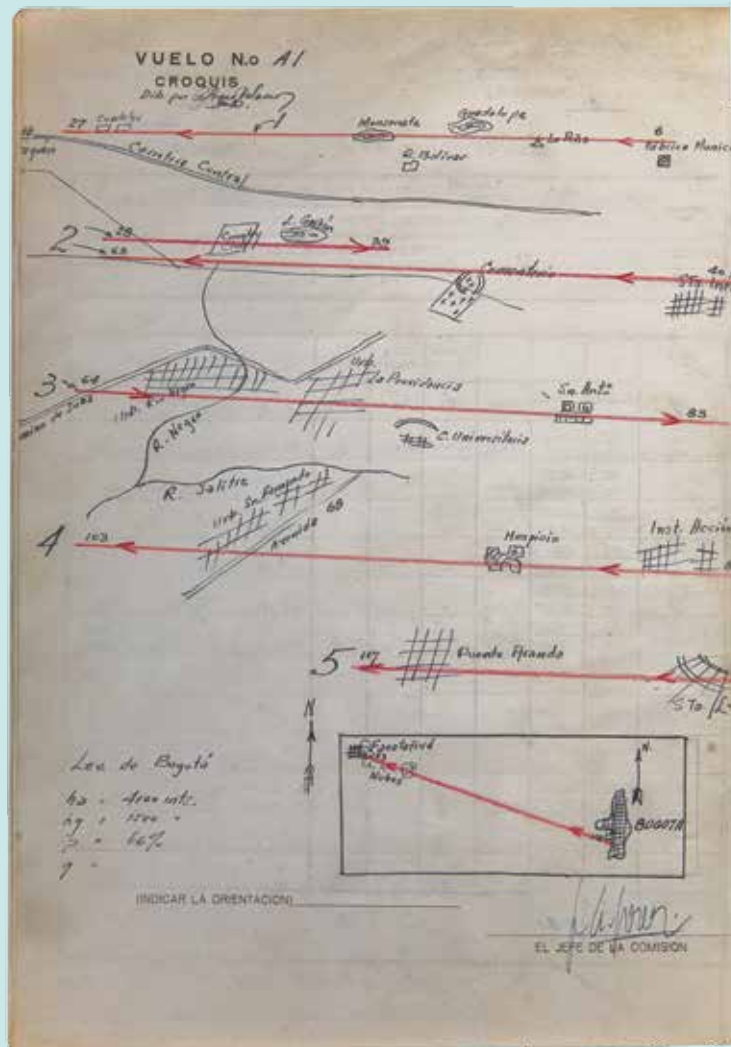
TRABAJO NUM. N. Varios
DEPARTAMENTO Cundinamarca
ZONA Sabana Bogota
FECHA 10-11-54

Formulario de Vuelo No. C-736

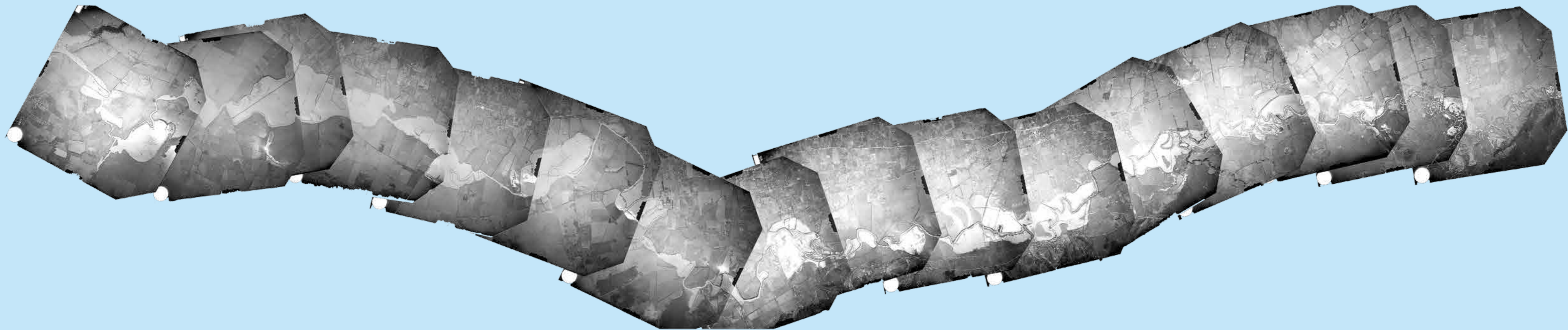
BASE	<u>Techo</u>	ALTIM.	<u>14.701</u>	PILOTO	<u>M. Jimenez</u>	CAMARA	<u>P. 21</u>
SALIDA	<u>10:35</u>	CASILLERA	—	COPISTO	—	ENSABE	<u>P. 21</u>
REGRESO	<u>12:00</u>	ACCITE	—	MECAN. LA	<u>J. Gueval</u>	OBSERV.	<u>H. Avila</u>
DESCRIPCION	<u>1:25</u>			MECAN. SA	—	FOTOSO.	<u>F. Spangol</u>

PAR	NUMERO	ALTIM.	ANG.	Distancia	ESTACION	REMARKS
4	912	913	10600'	195°	2818	Tomo parte en
	962	963			2819	al vuelo de
	964	964			2817	señor Jamel
	974	974			2810	Montalvo.
	974	975			2822	Del minuto 041
	029	030	11.300'	—	2822	en adelante se
	031	031			2822	tomaron las
	030	041			2822	inundaciones
	042	042			2823	de la Sabana.
	050	050			2826	
	051					
	132					
	132					
	185					
	186	186				
	197	201				
	197	202				
	216	219				

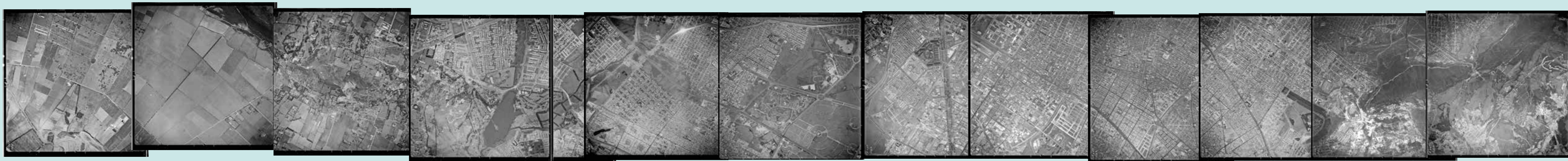
Vuelo 1022
10 NOV 1954



INSTITUTO GEOGRÁFICO AGUSTÍN CODAZZI / BIBLIOTECA
N.O TOPOGRÁFICO: 17
FORMULARIO DE VUELOS, VOL. 11
VUELO C736 SOBRE BOGOTÁ
10 DE NOVIEMBRE DE 1954



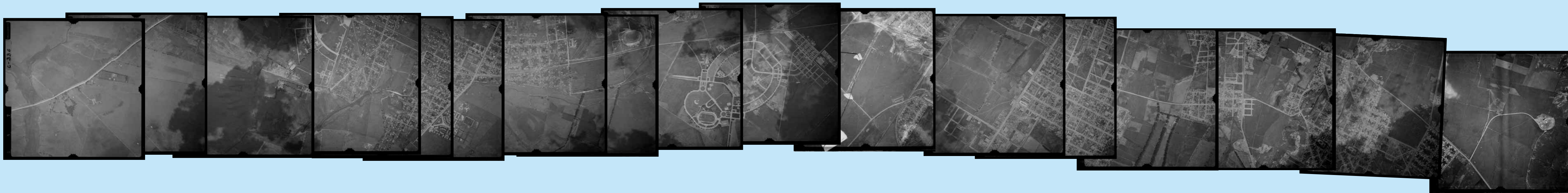
VUELO C. 549 SOBRE INUNDACIÓN DEL RÍO BOGOTÁ
AUTOR NO IDENTIFICADO
FOTOGRAFÍA
1950
INSTITUTO GEOGRÁFICO AGUSTÍN CODAZZI



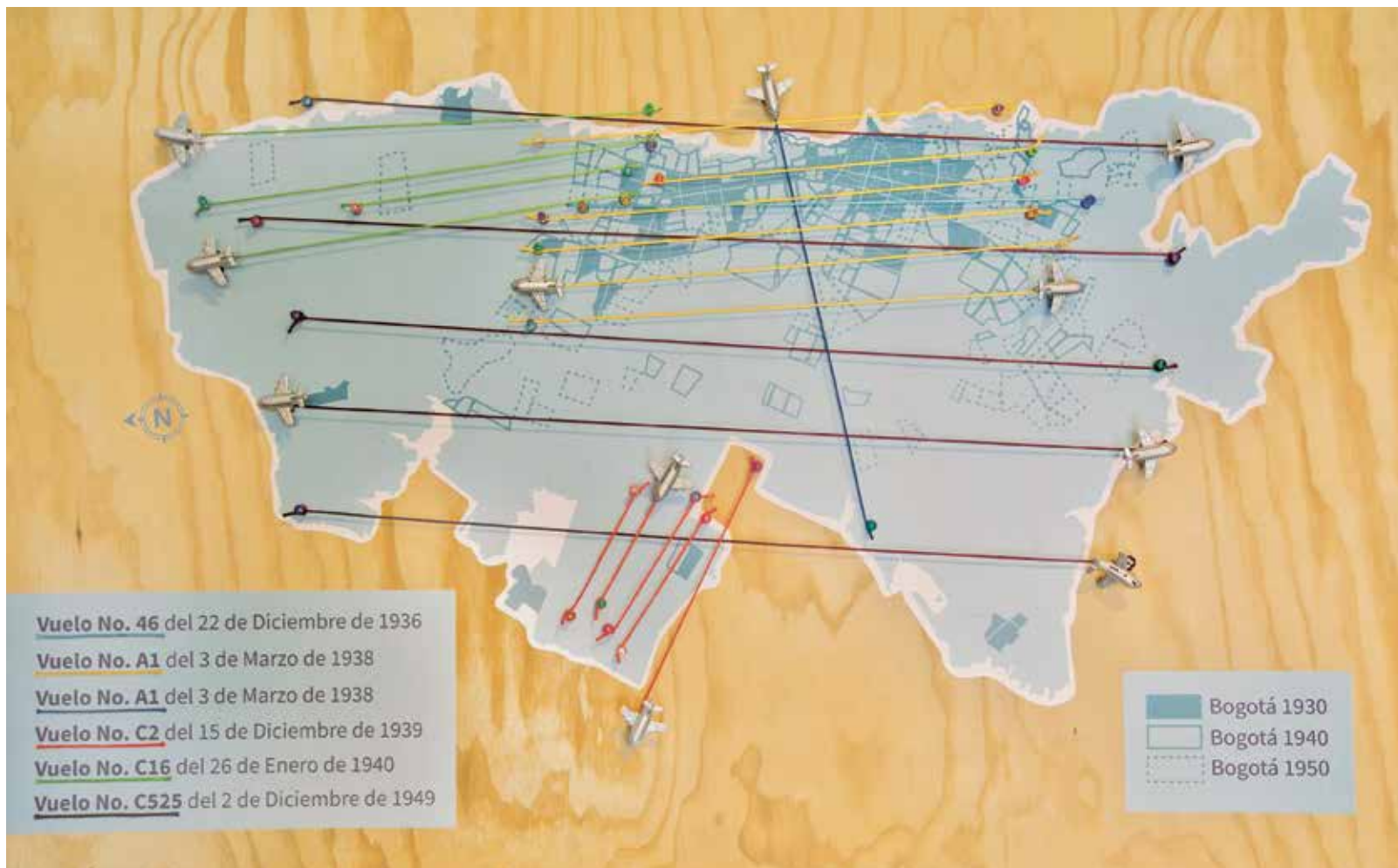
VUELO R 667 - CENTRO-OCCIDENTE DE BOGOTÁ
AUTOR NO IDENTIFICADO
FOTOGRAFÍA
1973
INSTITUTO GEOGRÁFICO AGUSTÍN CODAZZI



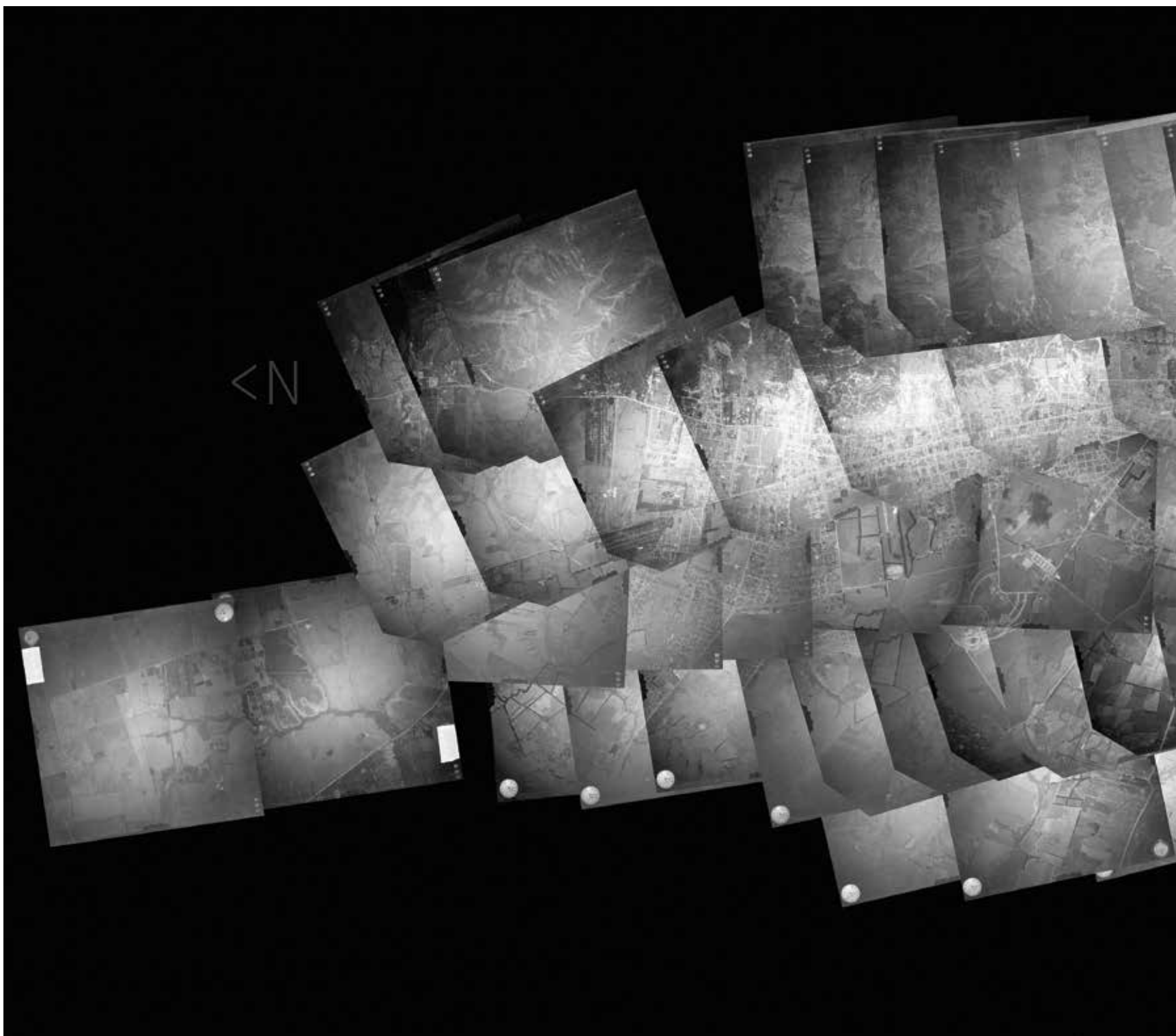
VUELO C 772 - CENTRO-OCCIDENTE DE BOGOTÁ
AUTOR NO IDENTIFICADO
FOTOGRAFÍA
1956
INSTITUTO GEOGRÁFICO AGUSTÍN CODAZZI



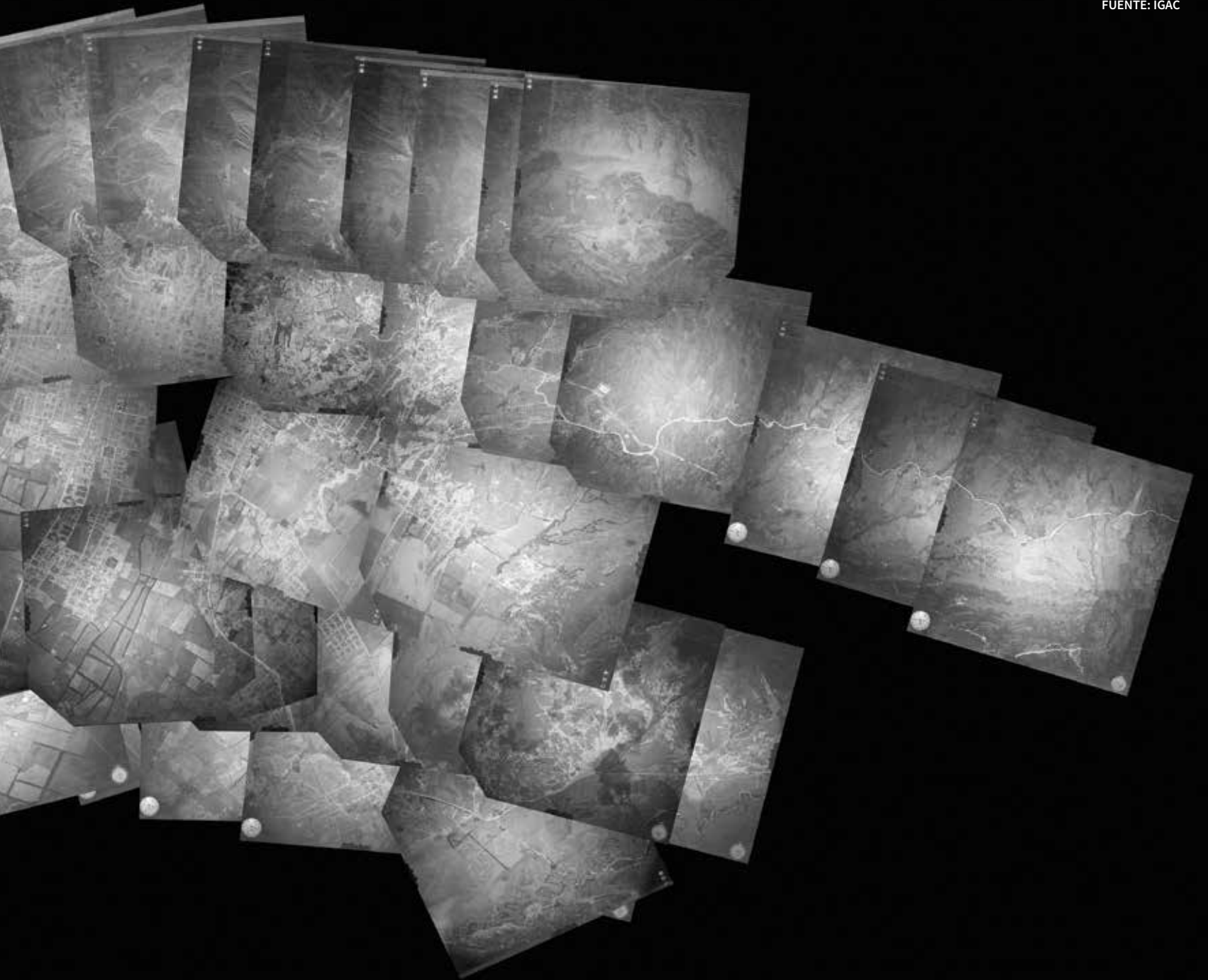
VUELO C.336 - CENTRO-OCCIDENTE DE BOGOTÁ
AUTOR NO IDENTIFICADO
FOTOGRAFÍA
1943
INSTITUTO GEOGRÁFICO AGUSTÍN CODAZZI



ESQUEMA DE ALGUNOS DE LOS VUELOS REALIZADOS ENTRE 1936 Y 1949
 FUENTE: IGAC



TRAYECTORIA DE VUELO SOBRE LA CIUDAD.
MONTAJE FOTOGRÁFICO REALIZADO PARA LA EXPOSICIÓN.
FUENTE: IGAC



Cartografía desde el cielo

La fotografía aérea abría siempre un mundo de posibilidades. Por un lado, por la precisión y detalle de las imágenes que se obtenían de un lugar, y por otro lado, porque con unos pequeños ajustes tenía el potencial de proporcionar una cartografía de precisión. La precisión se ha reconocido siempre como un atributo de una buena cartografía, o de una cartografía científica, y resultaba fundamental en sociedades modernas, donde las medidas, el catastro y los planos eran basamento jurídico de la propiedad privada. Hasta el momento, para suplir esa necesidad existía la cartografía tradicional, la que se hacía desde el suelo, por medio de conocimientos en agrimensura y topografía. Pero esta requería de largas jornadas de medición sobre el terreno y tenía altos costos, que se hacían mayores si lo que había que levantar era toda una ciudad. Por ello, la cartografía desde el cielo, es decir, el dibujo sobre la fotografía aérea no se hizo esperar. Tres años después de que se hicieran las primeras pruebas de vuelos, se completó el primer plano de Bogotá realizado con técnicas de aerofotogrametría o de medición sobre la fotografía aérea. Esta innovación técnica requería de la transformación de las fotografías aéreas en ortofotografías, o fotografías sin deformaciones y con una escala determinable, además del uso de aparatos ópticos que permitieran generar un efecto de tercera dimensión.



SALÓN DE TRABAJO EN EL SEGUNDO NIVEL DE LA SEDE DEL INSTITUTO GEOGRÁFICO Y CATASTRAL UBICADO EN LA CALLE 52 CON CARRERA 7.ª, COSTADO ORIENTAL (EDIFICACIÓN EXISTENTE).

**GRUPO DE DIBUJO CARTOGRÁFICO. DE IZQUIERDA A DERECHA: JULIÁN TRUJILLO (JEFE DE DIBUJO), FRANCISCO CUERVO, LUIS GÓMEZ LIZARRALDE, JUAN L. BERMÚDEZ, FRANCISCO LARGACHA Y EDUARDO BAQUERO THAERIEGEN.
[SALA DE DIBUJO - INSTITUTO GEOGRÁFICO MILITAR]
AUTOR NO IDENTIFICADO
FOTOGRAFÍA
CA. 1945
ARCHIVO INSTITUTO GEOGRÁFICO AGUSTÍN CODAZZI**

PÁGINA OPUESTA: SEDE DEL INSTITUTO GEOGRÁFICO MILITAR Y CATASTRAL EN LOS PREDIOS DEL MINISTERIO DE GUERRA, UBICADO EN LA CALLE 52 CON CARRERA 7.ª (1936 A 1955) (EDIFICACIÓN EXISTENTE).

**LA EDIFICACIÓN CONSTA DE DOS PISOS: EN EL PRIMERO, QUE TIENE UN ÁREA DE 627 M², SE ENCUENTRAN EL HALL, LOS SALONES PARA REPRODUCCIÓN Y RESTITUCIÓN DE PLACAS, LA CÁMARA OSCURA, LA SALA DE PRENSA Y TIPOS ETC.; EN EL SEGUNDO PISO, CON UN ÁREA DE 397 M², SE HALLAN LAS OFICINAS DE LA DIRECCIÓN, SECRETARÍA, ARCHIVO, DEPÓSITO, SALÓN DE DIBUJO, SALA DE INGENIEROS, SALÓN DE RECIBO, ETC. ANEXO A ESTE PABELLÓN SE PROYECTÓ OTRO PEQUEÑO DESTINADO AL ANTEOJO DE PASO Y AL PÉNDULO ELÉCTRICO.
[EDIFICIO DEL INSTITUTO GEOGRÁFICO MILITAR]
AUTOR NO IDENTIFICADO
FOTOGRAFÍA
CA. 1945
ARCHIVO INSTITUTO GEOGRÁFICO AGUSTÍN CODAZZI**





LA LABOR DE ELABORAR MANUALMENTE CARTAS, PLANCHAS Y MAPAS ADELANTADA POR LAS MUJERES DESDE LOS INICIOS DEL IGAC HA TENIDO UN GRAN SIGNIFICADO EN LA HISTORIA DE LA CARTOGRAFÍA COLOMBIANA.

LA FUNCIONARIA USA EL RESTITUIDOR FOTOGRAMÉTRICO KERN PG2. CON BASE EN AEROFOTOGRAFÍAS EN BLANCO Y NEGRO SE REALIZAN MAPAS EN LOS PLANOS X, Y, Z Y TAMBIÉN AEROTRIANGULACIÓN. EL IGAC ADQUIRIÓ EN 1960 ESTE EQUIPO.

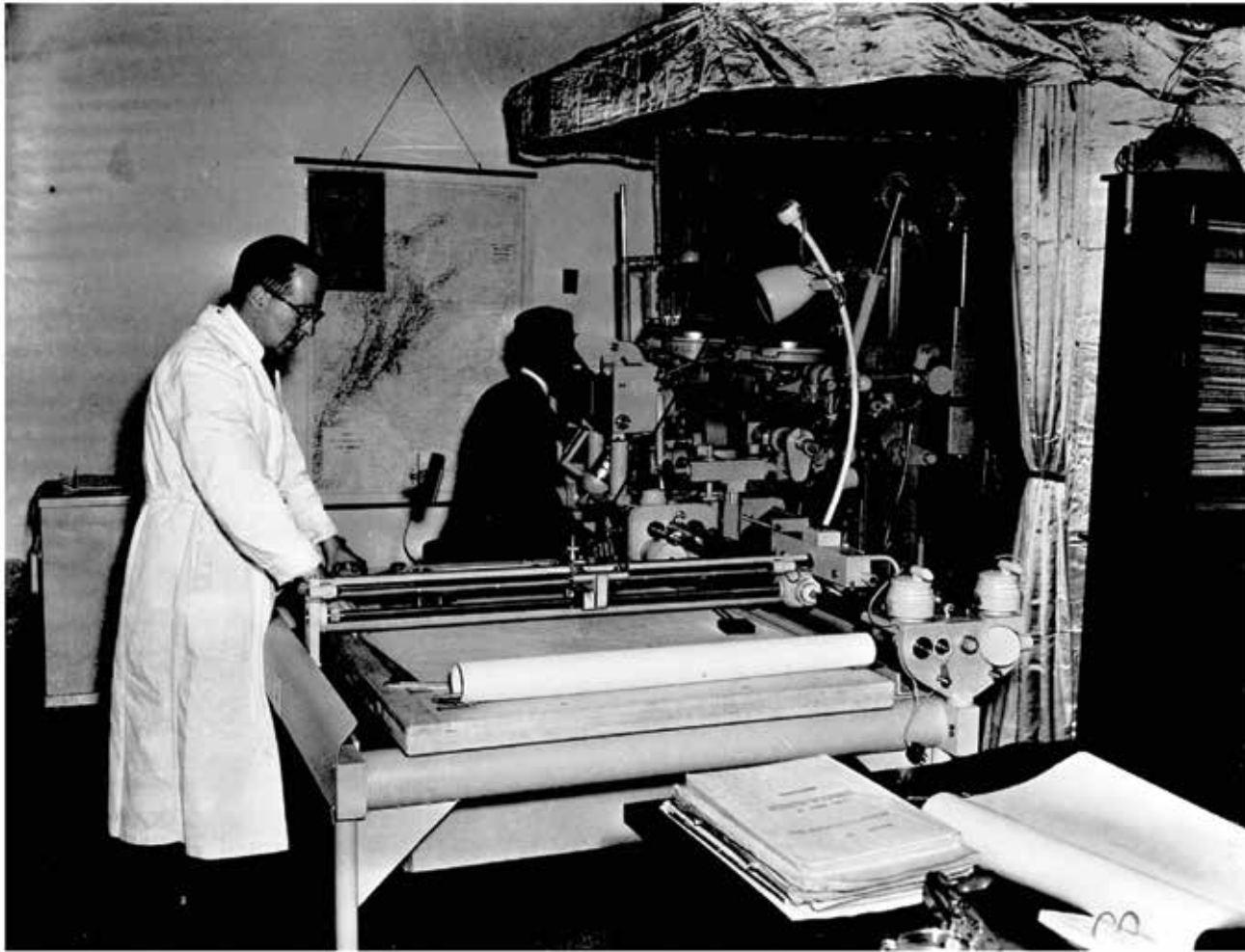
[PROCESO DE LA FOTOGRAMETRÍA]

AUTOR NO IDENTIFICADO

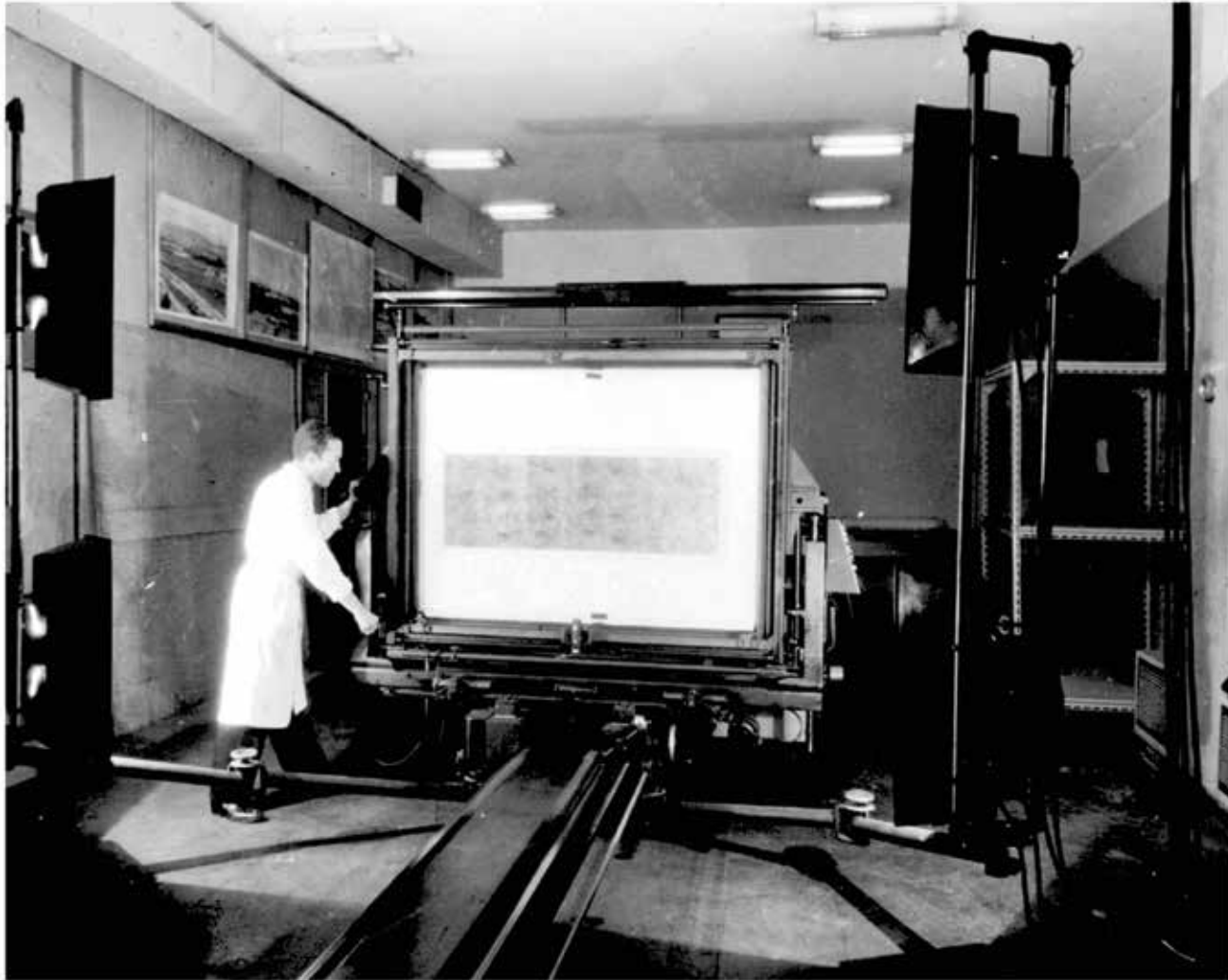
FOTOGRAFÍA

CA. 1960

ARCHIVO INSTITUTO GEOGRÁFICO AGUSTÍN CODAZZI



PERSONAL DE LA SECCIÓN DE FOTOGAMETRÍA DEL INSTITUTO, GEOGRÁFICO MILITAR Y CATASTRAL, CON INSTRUMENTOS DE RESTITUCIÓN PARA LA ELABORACIÓN DE MAPAS
POR MEDIO DE FOTOGRAFÍAS TOMADAS CON LAS CÁMARAS FOTOGAMÉTRICAS EN LOS AVIONES DEL IGMC Y FAC. SEDE CALLE 52 CARRERA 7.ª, COSTADO ORIENTAL.
[PROCESO DE LA FOTOGAMETRÍA]
AUTOR NO IDENTIFICADO
FOTOGRAFÍA
CA. 1948
ARCHIVO INSTITUTO GEOGRÁFICO AGUSTÍN CODAZZI



MÁQUINA AMPLIADORA DE FOTOGRAFÍAS Y PLANCHAS KLIMSCH ELABORADA EN ALEMANIA. INSTALADA EN LA ACTUAL SEDE DEL IGAC, DESDE 1956 ES LA ÚNICA DE ESTAS DIMENSIONES EN EL PAÍS. ENTRE OTRAS LABORES REALIZADAS, SOBRESALEN LOS ORTOFOTOMOSAICOS DE LAS CIUDADES DE COLOMBIA EN GRAN FORMATO. LA MÁQUINA PRODUCE, CON BASE EN NEGATIVOS ORIGINALES Y A TRAVÉS DE GRADUACIONES MILIMÉTRICAS, NEGATIVOS Y POSITIVOS DE GRAN EXACTITUD.

[AMPLIADORA DE GRAN FORMATO]

AUTOR NO IDENTIFICADO

FOTOGRAFÍA

CA. 1960

ARCHIVO INSTITUTO GEOGRÁFICO AGUSTÍN CODAZZI



FUNCIONARIOS USAN EN LAS INSTALACIONES DE LA SEDE DEL IGAC DE LA CARRERA 30 EL TELURÓMETRO DE MARCA HIDRODIST, FABRICADO EN SUDÁFRICA, QUE USABA ONDAS MICRORADIALES. EN LA ACTUALIDAD EL EQUIPO HACE PARTE DEL PATRIMONIO HISTÓRICO DEL IGAC. LA MEDICIÓN SE EFECTÚA EN FRACCIONES DE MILÍMICROSEGUNDOS DE TIEMPO DEL TRÁNSITO DE LA ONDA EN RECORRER LA DISTANCIA ENTRE DOS PUNTOS DE TERRENO ENTRE 30 Y 50 KM.

[EL TELURÓMETRO]

AUTOR NO IDENTIFICADO

FOTOGRAFÍA

CA. 1960

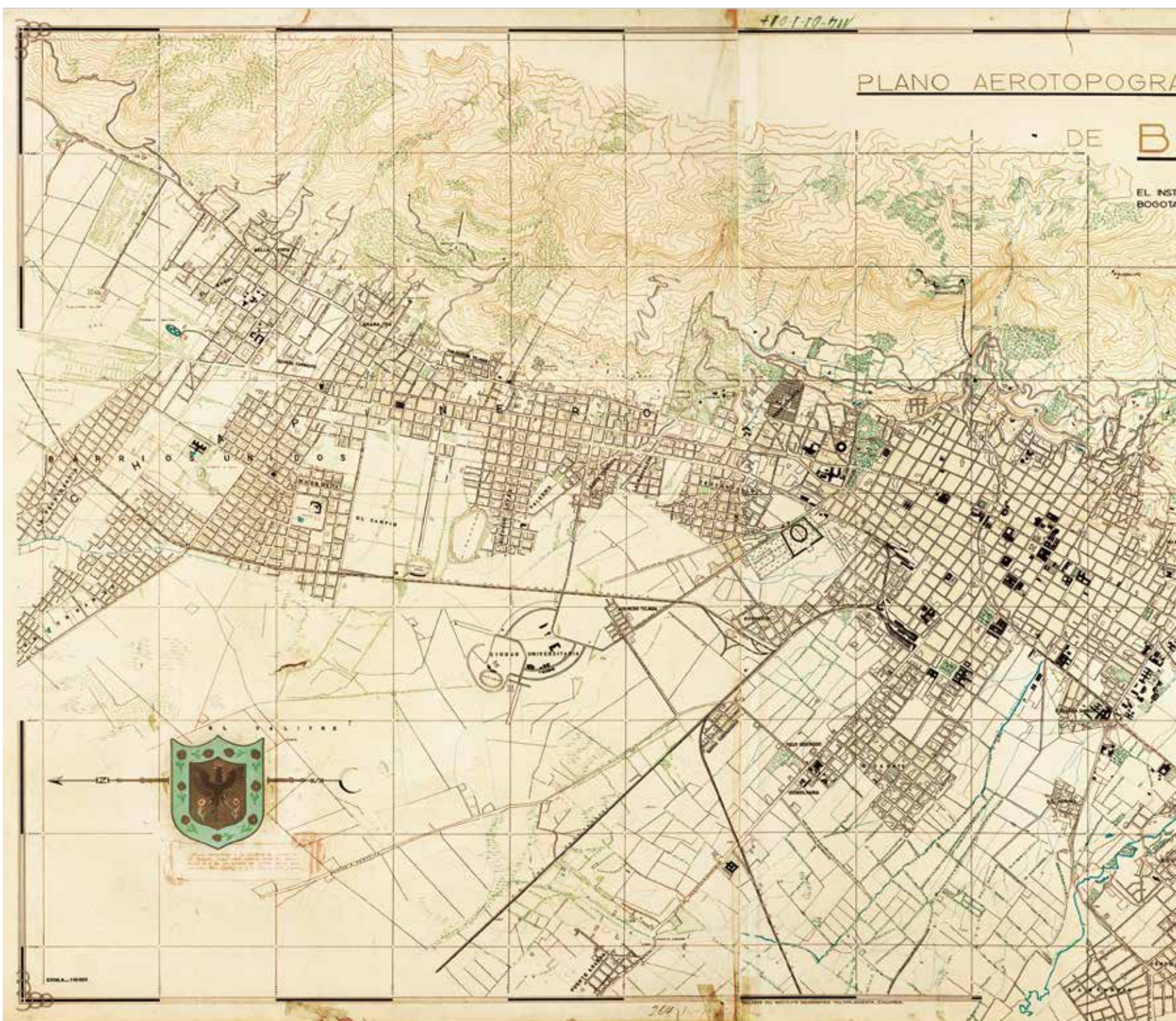
ARCHIVO INSTITUTO GEOGRÁFICO AGUSTÍN CODAZZI

410110-6W

PLANO AEROTOPOGRA

DE B

EL INST
BOGOTÁ



ESCALA 1:5000

264

HECHO EN BOGOTÁ POR EL INSTITUTO GEOGRÁFICO AGUIRRE, COLOMBIA



PLANO AEROTOPOGRÁFICO DE BOGOTÁ. EL INSTITUTO GEOGRÁFICO MILITAR A LA CIUDAD DE BOGOTÁ EN EL IV CENTENARIO DE SU FUNDACIÓN 1538-1938.
TALLERES DEL INSTITUTO GEOGRÁFICO MILITAR - DIBUJO: GONZALO ROA ÁLVAREZ
RESTITUCIÓN FOTOGRAMÉTRICA
1938
ARCHIVO INSTITUTO GEOGRÁFICO AGUSTÍN CODAZZI

Como se mencionó antes, el encargado de realizar este trabajo era el Instituto Geográfico Militar, que para 1940 era parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, con lo que adoptó un carácter catastral. La Bogotá que había comenzado el siglo XX sin un plano confiable podía ser reemplazada entonces por una administración eficaz y eficiente, con una poderosa cartografía de precisión, que facilitaría el control de la urbanización, el cobro de impuestos y la actualización del plano de la ciudad. El instituto, que en 1950 cambió su nombre por el de Instituto Geográfico Agustín Codazzi, trabajó de la mano de la administración de la ciudad, específicamente de la Secretaría de Obras Públicas Municipales de Bogotá. La nueva cartografía de la ciudad, realizada desde el cielo, permitía ver aspectos antes difíciles de conseguir en un plano: la topografía detallada de los cerros y la ciudad, los humedales, los vacíos dentro de las manzanas urbanas, zonas de vegetación más densa, las subdivisiones prediales de las zonas rurales y pequeños asentamientos o caseríos, entre otros.

La contribución de la fotografía aérea, sea en su forma oblicua o vertical, ha sido muy grande y en muchas áreas del conocimiento: 1) fue la base de una revolución en el medio cartográfico que desembocó en un mayor control y planeación de la ciudad; 2) contribuyó al estudio de la historia urbana, los cambios del suelo y a la comprensión del proceso de expansión urbana, gracias a la periodicidad con la que se tomaban las fotografías; 3) sirvió para identificar los cambios ecológicos en la ciudad y su entorno, a manera de historia ambiental; 4) dio paso a los estudios cualitativos del paisaje partiendo de un estudio de patrones de cambio; 5) sirvió para el desarrollo de grandes obras de infraestructura del país, además las muchas cualidades estéticas y artísticas que han contribuido al campo cultural y sensible de la ciudad.



DETALLE DEL PLANO DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ (1932)
 SIN CARTOGRAFÍA DE PRECISIÓN
 ARCHIVO INSTITUTO GEOGRÁFICO AGUSTÍN CODAZZI



PLANO AEROTOPOGRÁFICO DE BOGOTÁ (1938)
 CON CARTOGRAFÍA DE PRECISIÓN
 DETALLE DE LA MISMA ZONA DE LA IMAGEN DE LA IZQUIERDA.
 ARCHIVO INSTITUTO GEOGRÁFICO AGUSTÍN CODAZZI



DETALLE PLANO DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ (1932)
 SIN CARTOGRAFÍA DE PRECISIÓN
 ARCHIVO INSTITUTO GEOGRÁFICO AGUSTÍN CODAZZI



DETALLE DE LA MISMA ZONA DE LA IMAGEN DE LA IZQUIERDA, EN EL PLANO AEROTOPOGRÁFICO DE BOGOTÁ (1938), CON CARTOGRAFÍA DE PRECISIÓN
 ARCHIVO INSTITUTO GEOGRÁFICO AGUSTÍN CODAZZI ARCHIVO INSTITUTO GEOGRÁFICO AGUSTÍN CODAZZI

DETALLE DEL PLAN REGULADOR DE BOGOTÁ / LE CORBUSIER, PAUL LESTER WIENER, JOSÉ LUIS SERT / IMPRESO Y DIBUJO EN TINTA SOBRE PAPEL / MUSEO DE BOGOTÁ



LA MIRADA DEL URBANISTA

La ciudad futura puede visualizarse sobre los planos. En parte esta ciudad futura se define allí. Pero también se puede visualizar la ciudad futura en un mapa de los comportamientos deseados. Se puede, además, pensar en comportamientos de quiénes, con quiénes, en qué circunstancias de lugar y de tiempo. Se puede así construir un mapa físico y mental de cómo serán las relaciones, las conductas entre los ciudadanos en la Bogotá futura. Para mí ese mapa es tan importante como el otro y lo más bello sería conectar los dos.*

* Alocución de Antanas Mockus, Alcaldía de Bogotá. Tomado de Ricardo Rivadeneira, "Cartografías de Santa Fe y Bogotá" (tesis de maestría, Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, 2002).

La aerofotografía permitirá conocer la ciudad en diferentes escalas y en diferentes niveles de detalle, por lo que no es casualidad que coincida el auge de los vuelos aéreos de la década de los cincuenta con una mayor preocupación por la planeación de la ciudad y su futuro. Karl Brunner³⁹ señalaba que la vista aérea obtenida por la fotografía desde el avión era un instrumento clave para regularizar las ciudades, desarrollar nuevos barrios, y trazar nuevas vías y espacios públicos. La fotografía, a diferencia del plano de un topógrafo, tenía la ventaja de ser menos costosa y además posibilitaba captar todas las características de un sector que se buscaba intervenir. Permitía anticipar obstáculos en la proyección de vías, facilitar el ensanche y los nuevos barrios al tener conocimiento preciso sobre el trazado de las propiedades privadas, así como incorporar bosques y plantaciones existentes en la planeación de la ciudad. En 1934 Brunner menciona que “casi no existe ya ninguna ciudad con administración moderna que no disponga de un mapa aéreo-cartográfico del territorio o a lo menos de vistas aéreas ilustrativas e informativas de sus distintos sectores”⁴⁰. Para él la vista aérea y el urbanismo debían ir de la mano. La vista aérea era completa y sintética y reunía lo que Brunner denominaba el espíritu de la totalidad.

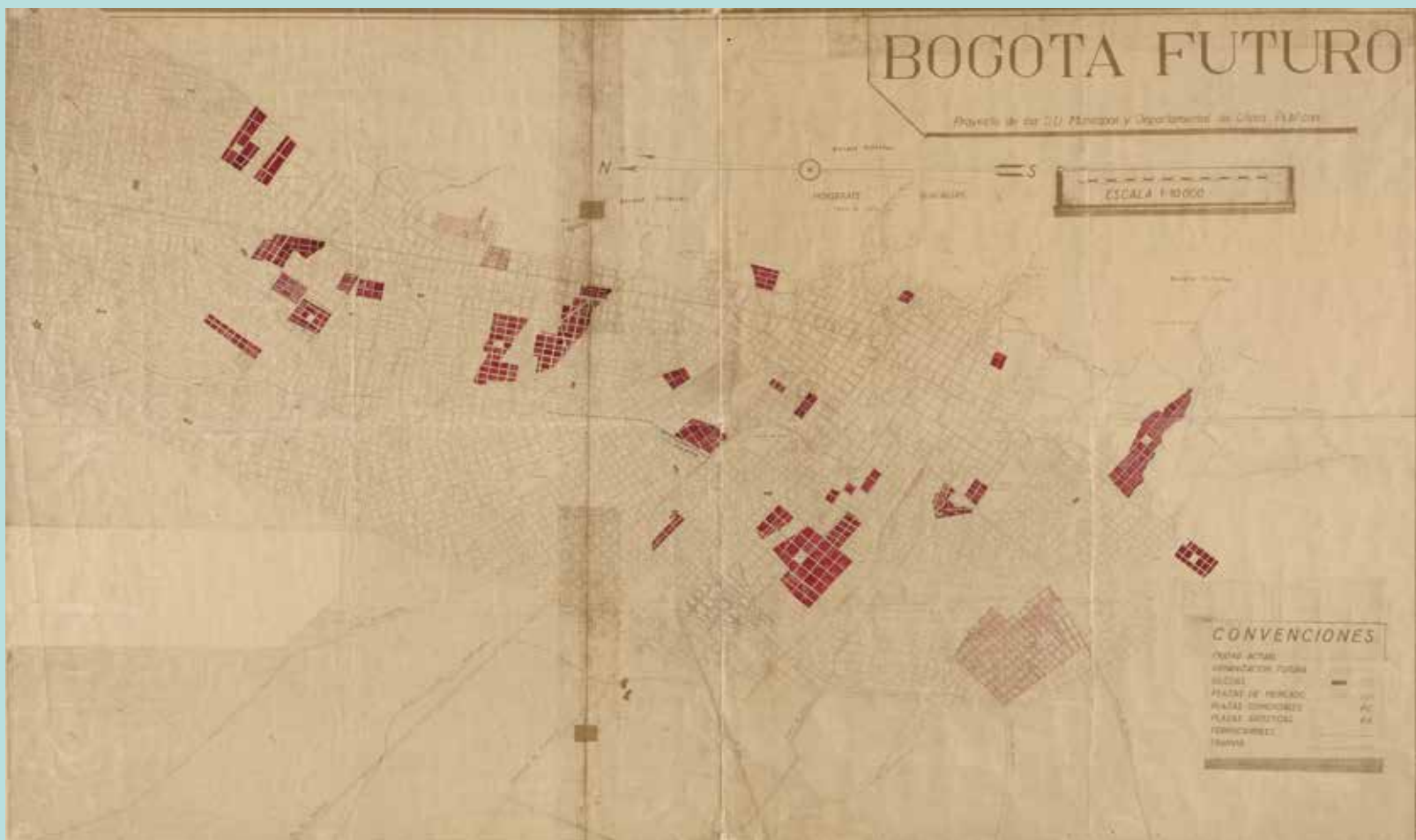
Entre las ventajas de la vista aérea y los deseos de modernización de la ciudad, surgió entre las primeras décadas y mediados del siglo XX un cambio en la escala de planeación

39 El austriaco Karl Brunner fue designado en 1933 director del Departamento de Urbanismo de Bogotá.

40 Karl Brunner, “La vista aérea y el urbanismo”, *Registro Municipal* (Bogotá, Imprenta Municipal), año LIV, ene.-jun. de 1934, 222.

de la ciudad y su temporalidad. Ya no se buscará intervenir la ciudad en proyectos puntuales y acotados (calles, edificios u obras de servicios públicos), sino que se concebirán grandes proyectos urbanísticos que no solo abarcarán la totalidad de la ciudad sino también su crecimiento futuro. El Proyecto del Plano de Bogotá Futuro de 1923 fue un primer intento de modernización urbana a gran escala que contemplaba un ensanche de la ciudad de cuatro veces el área urbanizada de ese momento⁴¹. Un proyecto que, aunque no logró concretarse, dejó algunas huellas en la ciudad, así como un antecedente del cambio de escala en la planeación de esta. La urgencia de controlar el crecimiento urbano continuó en los años siguientes sin proyectos de gran envergadura, hasta 1949 cuando se contrató al arquitecto suizo Le Corbusier para desarrollar el Plan Piloto de Bogotá. Anticipando su llegada, la administración de la ciudad le hizo llegar una fotografía aérea de la ciudad y su geografía junto a otros documentos, como una forma de invitarlo a imaginarse la modernización de la ciudad. Esta fotografía aérea bien puede leerse como el punto de partida de un proyecto que innovadoramente contemplará la ciudad como un problema de diferentes escalas. Por ello, su resultado fue un proyecto que comprende varias partes: un plan regional o de sabana, un plan metropolitano, un plan urbano y un plan para el centro de la ciudad. Al Plan Piloto de la ciudad se sumaría el Plan Regulador a cargo de Wiener y Sert, el cual desarrollaría en detalle la edificabilidad del plan general.

41 José Miguel Alba, “El Plano de Bogotá Futuro: primer intento de modernización urbana”, *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, 40, n.o 2 (2013): 194.



BOGOTÁ FUTURO
D. D. MUNICIPAL Y DEPARTAMENTAL
IMPRESO Y DIBUJO EN TINTA SOBRE PAPEL
MUSEO DE BOGOTÁ



ECHELLE: 1/2000



1/4 D'HEURE DE MARCHÉ A PIED

- GOB** GOBIERNO
- MUN** MUNICIPIO
- SIN** SINDICATOS
- PAR CA** PARLAMENTO
- PAR PR** PRESIDENCIA
- EMB** EMBAJADAS
- NEG** NEGOCIOS
- DIV** DIVERSIONES
- COM** COMERCIO
- RES CE** CULTURAL
- H** HABITACION
- HIST** HISTORICO
- EXIS** EXISTENTE
- PAR** PARQUES



BOG 4220 CENTRE CIVIQUE

LC PLAN DIRECTEUR
30 JUIN 1950

C₄

P.L. WIENER - J.L. SEAT
CONSULTANTS



C_{4 10}

C₁₆

BOG 4220 CENTRE CIVIQUE PLAN DIRECTEUR
1950
IMPRESIÓN Y PAPELES DE COLORES SOBRE DRAFTING
CLOTH
MUSEO DE BOGOTÁ





PLAN REGULADOR DE BOGOTÁ
LE CORBUSIER, PAUL LESTER WIENER, JOSÉ LUIS SERT
IMPRESO Y DIBUJO EN TINTA SOBRE PAPEL
MUSEO DE BOGOTÁ

PLANO DE LA CIUDAD DE

BOGOTA

INSTITUTO GEOGRAFICO "HUGO BOGOTÁ"

1961

LEYENDA

Las líneas de colores representan las rutas de transporte urbano. Las líneas de puntos representan las estaciones de trolley. Las líneas de trazo discontinuo representan las líneas de trolley en proyecto.

EMPRESA DISTRITAL DE TRANSPORTES URBANOS

RUTAS TROLLEY	RUTAS BIENES	—●— TROLLEY (Línea Exp.)
—●— RUTA N° 9	—●— RUTA ESPECIAL	—●— TROLLEY (Línea en proyecto)
—●— RUTA N° 10	—●— RUTA N° 10	
—●— RUTA N° 11	—●— RUTA N° 11	
—●— RUTA N° 12	—●— RUTA N° 12	

● ESTACIONES EXISTENTES ● ESTACIONES PROYECTADAS ● SITIO DE TROLLEY

PLANO DE RUTAS Y ESTACIONES

Escala: 1:50,000
Fecha: JUNIO DE 1961
Lugar: BOGOTÁ, COLOMBIA

EMPRESA DISTRITAL DE TRANSPORTES URBANOS - PLANO DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ
MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO / INSTITUTO GEOGRÁFICO AGUSTÍN CODAZZI, SUBDIRECCIÓN CARTOGRÁFICA
HELIOGRAFÍA Y DIBUJO SOBRE PAPEL
1988
MUSEO DE BOGOTÁ

EL TRANSPORTE EN GRANDES CIUDADES SOLO SE PUEDE COMPRENDER, Y POR LO TANTO PLANIFICAR, DESDE ARRIBA DADA SU COMPLEJIDAD Y MÚLTIPLES VARIABLES. ESTE PLANO DE LA EMPRESA DISTRITAL DE TRANSPORTES URBANOS (EDTU) ES UNA DE LAS ÚLTIMAS PROPUESTAS DE REVITALIZACIÓN DEL DECADENTE SISTEMA DE BUSES DIÉSEL Y TROLEBUSES QUE ENCONTRARÍA SU OCASO A PRINCIPIOS DE LOS NOVENTA. EL PLAN PARA SALVAR EL SISTEMA INCLUÍA NUEVAS RUTAS, NUEVAS SUBESTACIONES ELÉCTRICAS Y, SOBRE TODO, MAYOR COBERTURA.



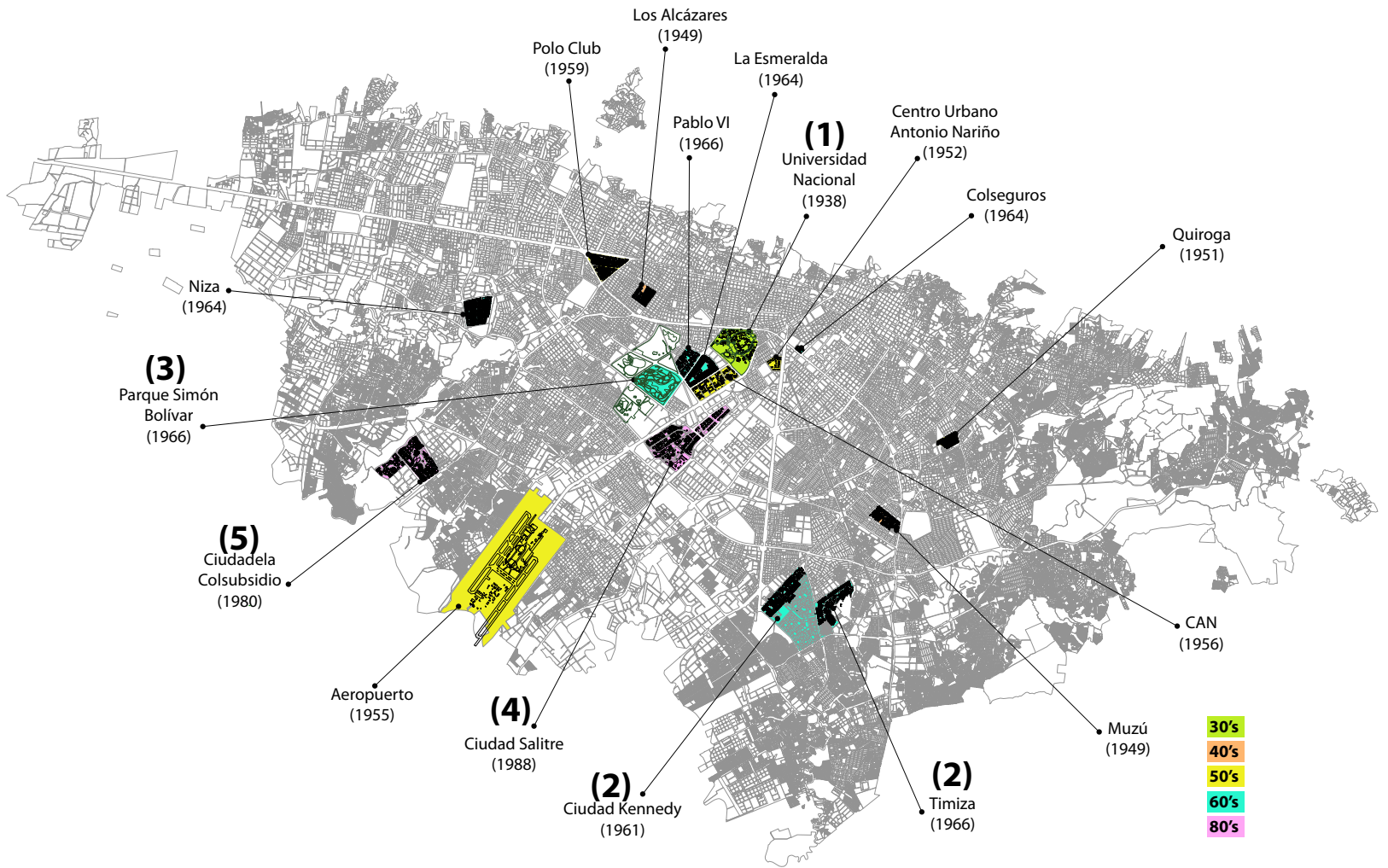
La mirada desde arriba será entonces la mirada del urbanista y los planos y dibujos serán el resultado de estas primeras aproximaciones a la planeación de la ciudad. La planimetría de la planeación fue diferente a la que antes había tenido la ciudad, en tanto que no se representaba la realidad de lo construido sino la proyección de lo que aún no existía. Con esto los planos ingresaron a un nuevo campo de conocimiento, pues ahora serviría para “planear”. La forma como se representa el futuro fue diferente; aunque se partía de un conocimiento técnico de medidas, proporciones, datos, cifras, estadísticas y tendencias, la expresión tenía una estética particular: trazos de color sobre el plano de la ciudad, manchas de colores que distinguían la propuesta de zonificación, collages que permitían ver la fusión de lo viejo y lo nuevo, dibujos sobre aerofotografías y perspectivas que dejaban ver cómo sería la nueva espacialidad. Sin embargo, las ideas no necesariamente se fundamentaban en la realidad urbana y social, sino en utopías, ideales y preconceptos. Lo anterior, sumado a la falta de claridad institucional y a un contexto de violencia y conflictos políticos, resultó en que estos planes de modernización urbana a gran escala se quedaran en el papel y continuaran siendo solo sueños de ciudad o ideas de un urbanista.

Para la década de los cincuenta los planes de modernización de la ciudad fijaron su mirada muy lejos, tan lejos que no lograron ver el crecimiento real y la migración hacia la ciudad que haría que Bogotá se desbordara hacia el occidente y el suroriente en las décadas siguientes. Los grandes planes resultaron poco viables, difíciles de ejecutar y rápidamente

reevaluados en sus planteamientos, por lo que la ciudad volvió a estar en la urgencia de medidas que controlaran su crecimiento. Los nuevos barrios durante décadas llegaron antes que la planeación y los servicios públicos. No obstante, la planeación y el control de la ciudad eventualmente encontraron nuevas formas de operar mediante la idea de “proyecto urbano”, una manera de proyectar no toda la ciudad sino partes específicas de esta. Una escala intermedia de planeación que permite vincular los grandes planes de la ciudad con la especificidad de lo arquitectónico, el espacio público, las zonas verdes y las vías. Con esta forma de hacer ciudad se dio respuesta a la demanda de vivienda, con grandes proyectos de vivienda obrera y conjuntos residenciales: Centro Urbano Antonio Nariño (1952), Polo Club (1959), Ciudad Kennedy (1961), Niza (1964), La Esmeralda (1964), Pablo VI (1966), Timiza (1966), Ciudadela Colsubsidio (1980), Ciudad Salitre (1988), entre otros. También se llevaron a cabo proyectos dotacionales para la ciudad, como el aeropuerto El Dorado (1955), el parque Simón Bolívar (1966) y el Centro Administrativo Nacional (1956), entre otros.

La vista aérea permitió soñar la ciudad en su conjunto, y los proyectos urbanos con su escala intermedia posibilitaron delimitar espacio, tiempo y presupuesto, lo que permitió, fragmentariamente, hacer realidad el sueño de modernizar la ciudad. La mirada del urbanista es, por lo tanto, una mirada desde arriba que se puede vincular con los deseos, los sueños y la imaginación; una mirada que a la vez ha sido muy criticada por su alto nivel de abstracción y por ser lejana de la realidad o de la ciudad que se vive desde abajo.

Algunos proyectos urbanos de vivienda y equipamientos a gran escala



INFOGRAFÍA DE PROYECTOS A GRAN ESCALA EN LA CIUDAD

La capital también es mujer

Bogotá, fea y barrigona, pero seductora

Hoy se celebra el Día de la Mujer. Además de rendirle homenaje a la ciudad, esta sección buscó a otras mujeres que se destacan por su trabajo en diferentes sectores de la sociedad.

Por EDUARDO ARIAS
■ Editor de *Contemp*

Bogotá es una mujer fea. Muy fea. Cada día amanece más fea. Según los cánones de belleza que imponen las pasarelas de París, Milán y Düsseldorf, esta mujer no tiene caso. No ha nacido el cirujano que sea capaz de arreglarle al menos uno de sus defectos más protuberantes.

"Habría que borrarla y volverla a hacer desde el principio", concluyen los sabios cada vez que se reúnen para evaluar tan difícil caso.

Alguna vez fue esbelta. En 1942 tenía cintura de avispa en el sitio donde se unen las carreteras 13 y séptima. Basta mirar viejas fotografías suyas que reposan en las mapotecas del Instituto Geográfico Agustín Codazzi para comprobarlo. Era casi tan linda como Ava Gardner.

Ahora no tiene cintura. Por el contrario, le sobran flancos. Y montañitas. Todo el occidente es una enorme adiposidad de asfalto. El sur también, lo mismo el norte. Pobre Bogotá. Cuando vino el papa Pablo VI le construyeron la avenida 68 y le salió barriga.

Es una mujer llena de arrugas, cicatrices, barros y espinillas. Además, es una enferma compulsiva. Hipocendrítica. Le fascinan las enfermedades crónicas. Sufre de diversos males y ninguna EPS se los cubre porque son precariedades viejísimas. Muchas de ellas datan de antes del 9 de abril de 1948. He aquí algunas: artroesclerosis múltiple, osteoporosis, oclusión intestinal, gastritis, edema pulmonar, mal de Parkinson. Para colmo, le tienen que hacer un *big pass* muy costoso en Chingaza y no se sabe por cuánto tiempo estará convalciente.

Además, desde hace décadas padece de síndrome de administrador-ineficiencia adquirida. Está invadida de toda suerte de parásitos, de cepas mutantes imposibles de extirpar con los medicamentos actuales.

Pobre Bogotá. Fuera de guardia, hinchada.

Pero eso no es todo. Es una mujer densa y amargada. Un manto gris de niebla y contaminación tapa su rostro. Alguna vez trató de ser verde. Nadie le creyó que era verde y decidió volverse opaca. A veces decide descubrirse el rostro y nos muestra los hermosos ojos verdes que son sus cerros y páramos circundantes. Pero cada vez menos, y en ellos aparecen feas manchas color ladrillo, color cantera, color cemento armado.

Es una mujer obnegada. Se despierta a las 4 a.m. y quiere seguir despierta hasta el otro día. Por suerte, un terapeuta ocupacional de origen lituano la mandó a dormir a la 1 a.m. y desde entonces se la nota un poco más tranquila.

Es fea, sí, pero muy digna. Y como buena fea que se respeta, es descuidada. Además, sabe muy bien que su fealdad y su gordura son muy seductoras. La experiencia, que llaman, sabe que todos aquellos que no hacen más que enumerar sus defectos y echarse los en cara la aman con todo el corazón. No pueden vivir sin ella. La dejan una semana y se mueren de las ganas de volver a verla, aunque sean incapaces de reconocerlo en voz alta.

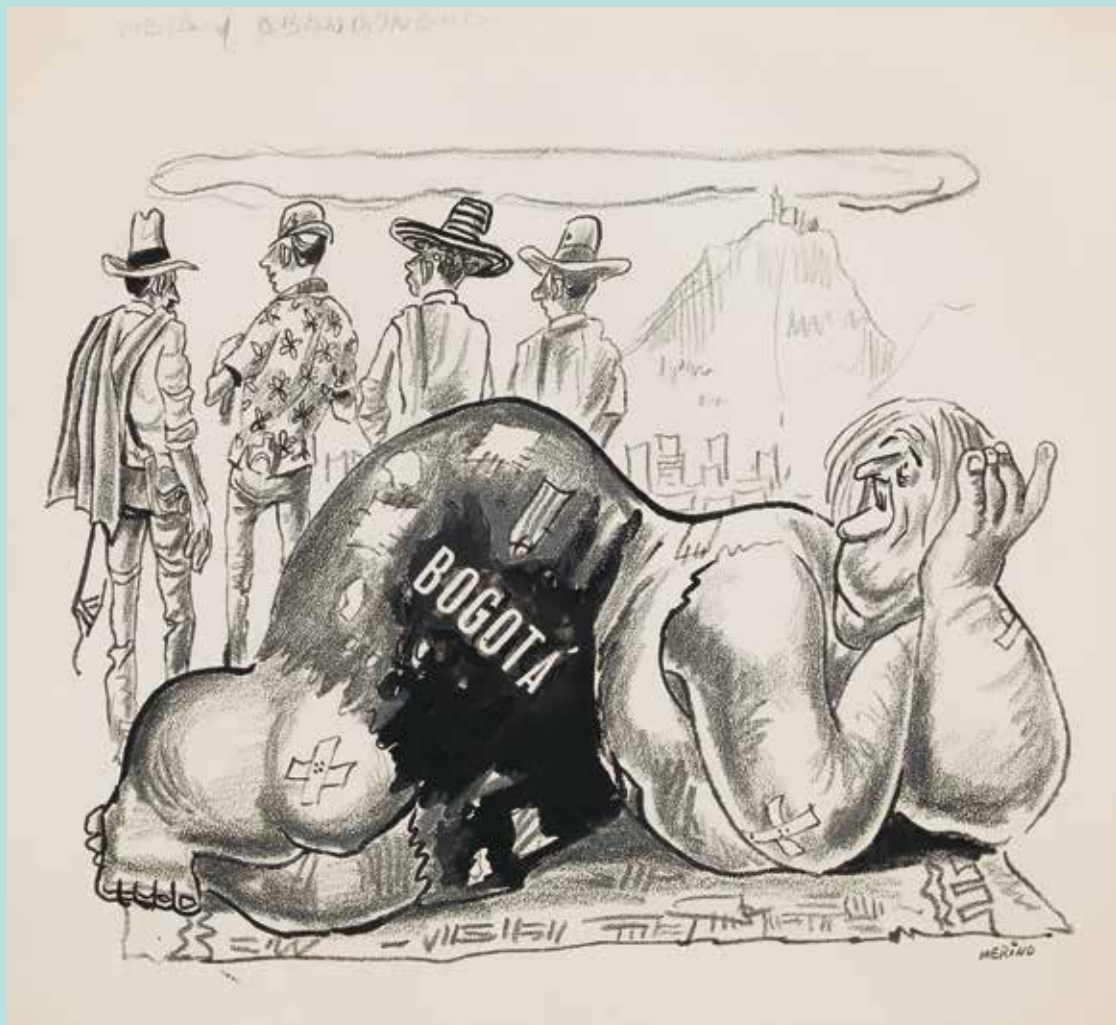
Ella, los que reniegan, muchas veces regresan de noche en avión. Cuando sobrevuelan Facatativá y el avión inicia la aproximación a la cabecera de la pista, empiezan a verse las luces amarillentas de los invernales y las luces rojas de las filas de carros que regresan para agigantar el tránsito. Ellos, los que regresan, maldicen. Pero maldicen con amor.

VEA MÁS INFORMACIÓN / 3F

BOGOTÁ HOY

Para pensar.

Entreténgase con el reto que le presenta el crucigrama.....3F



“BOGOTÁ FEA Y BARRIGONA” - ARTÍCULO EN EL TIEMPO
EDUARDO ARIAS
IMPRESO
1997

VIEJA Y ABANDONADA

HERNÁN MERINO

TINTA CHINA Y LÁPIZ SOBRE CARTULINA

1965

COLECCIÓN NUMISMÁTICA DEL BANCO DE LA REPÚBLICA

PÁGINA OPUESTA: PLANO AEROFOTOGRAFICO

HERNÁN MERINO

TINTA CHINA Y LÁPIZ SOBRE CARTULINA

1965

COLECCIÓN NUMISMÁTICA DEL BANCO DE LA REPÚBLICA

CATASTRO



No he podido saber si son cosas de las moscas o es una organización pirata

ORTOFOTOGRAFÍA. IMAGEN SATELITAL DE BOGOTÁ, 2018.



VER DESDE UN SATÉLITE Y DESDE UN DRON

Google Earth es la expresión del deseo de un mundo restituido enteramente en imágenes. *
De pronto, nuestra mirada procedente del fondo del Universo se sumerge hacia la tierra [...], desciende hacia la superficie, se perfilan los continentes, luego se distinguen los países, las ciudades adquieren forma, la mirada sigue bajando, entra en el dedalo de las calles y finalmente se detiene sobre la fachada de nuestra pequeña casa, con nuestro coche estacionado en un nivel inferior. El dibujo general del ojo googliano es el direño de la mirada de Dior. **

* Gérard Wajcman, El ojo absoluto (Buenos Aires: Manantial, 2011), 232. Ver capítulo "Google Earth y yo".

** Wajcman, El ojo absoluto, 233. Ver capítulo "Google Earth y yo".

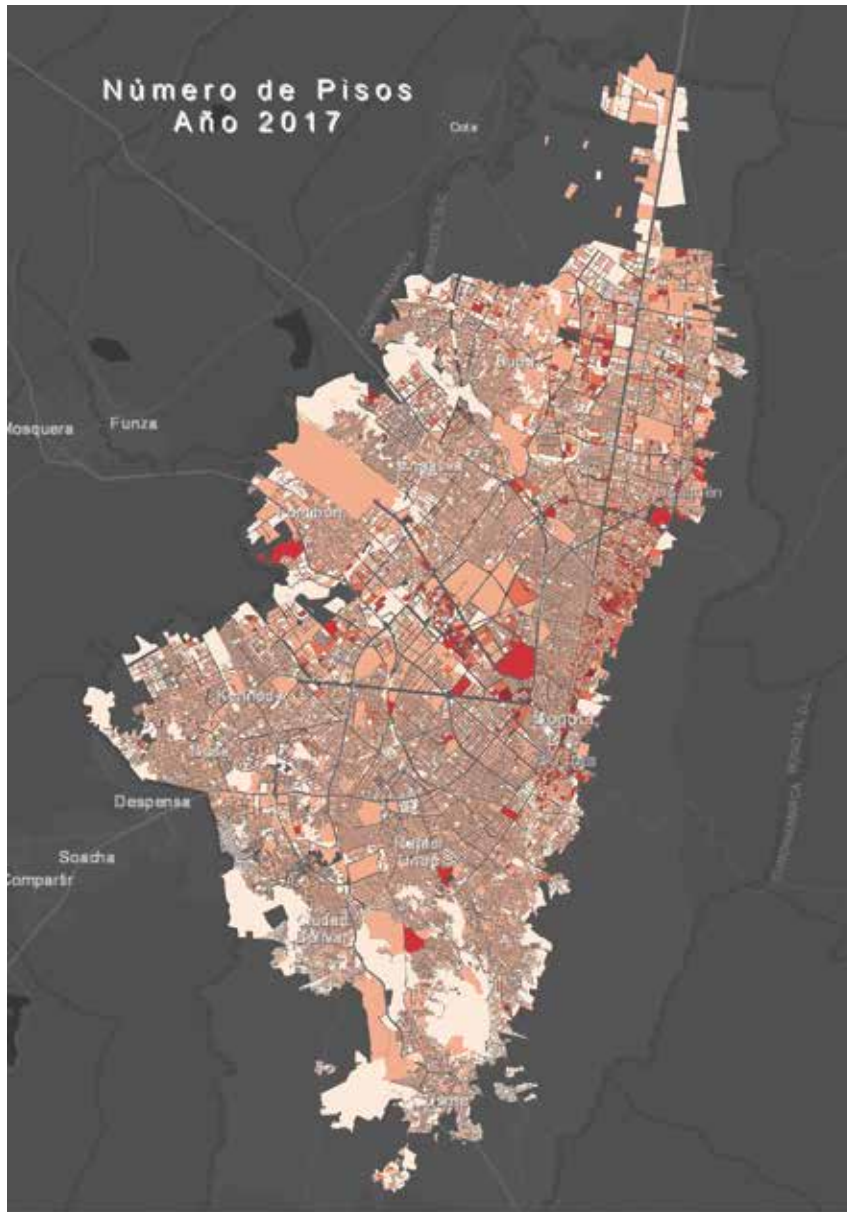
El Satélite

En 1959 se dio inicio a las imágenes desde el espacio con el programa de satélites Explorer, los cuales, aunque venían después de los Sputnik soviéticos (1957), fueron los primeros en capturar la imagen de la Tierra. De ahí en adelante se pusieron en órbita varios de estos objetos con finalidades específicas: satélites de telecomunicaciones, satélites con fines meteorológicos, satélites de navegación o GPS, satélites astronómicos, así como satélites específicamente contruidos para observar la superficie de la Tierra y capturar imágenes, los cuales son conocidos como Landsat. Estos han sido puestos en el espacio desde 1972 (Landsat 1) hasta el año 2013 (Landsat 8) y son artefactos que cuentan con sensores para capturar la información reflejada de la superficie de la Tierra, información que luego envían de regreso para ser procesada y obtener así la imagen satelital.

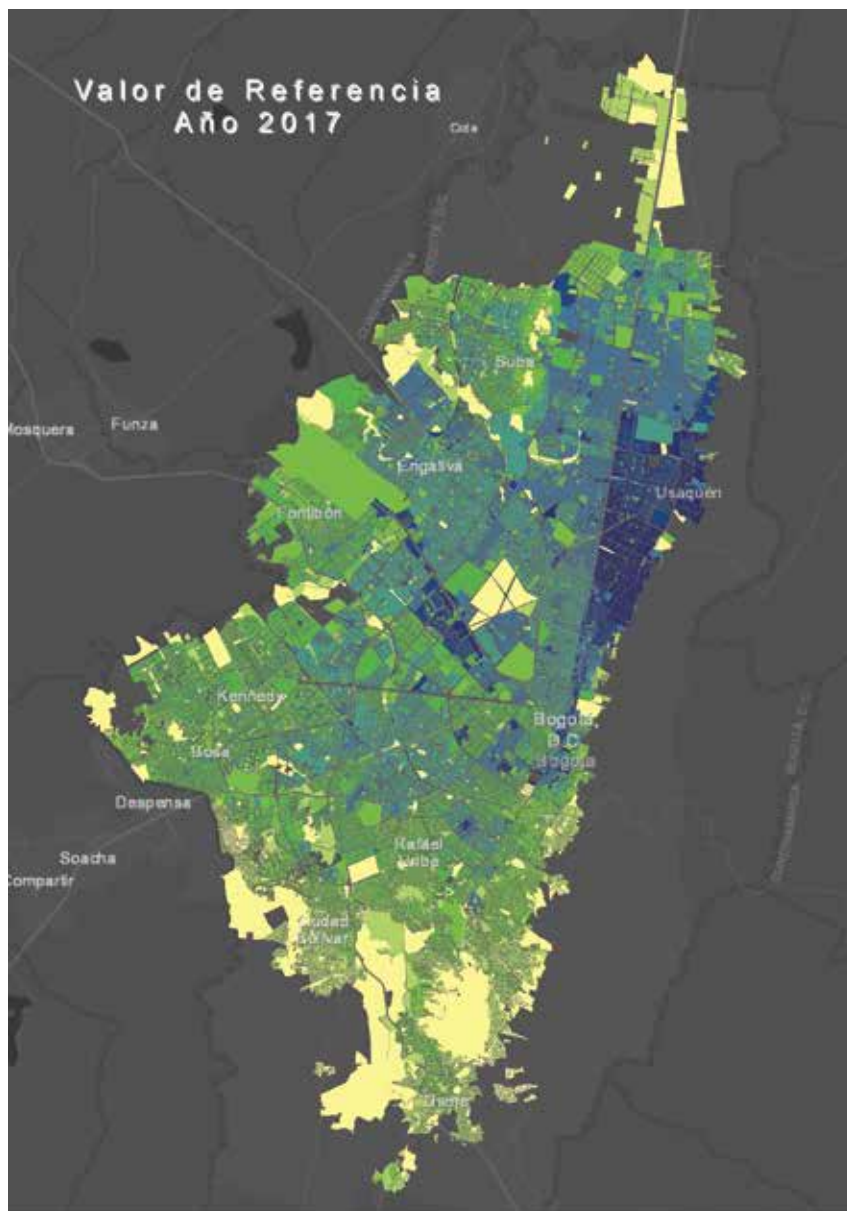
La imagen satelital ha sido llevada a nuevas formas de visualización y comprensión gracias a los sistemas de computación, los cuales han ayudado a profundizar el conocimiento sobre estas imágenes, pero también han permitido el desarrollo de sistemas de información geográfica (SIG) o de las infraestructuras de datos espaciales (IDE). Estos sistemas revolucionaron la cartografía porque ampliaron el espectro de la representación a múltiples niveles de información, moldearon la realidad en diferentes capas y brindaron mayores posibilidades de análisis y comprensión de un territorio. A su vez, resulta novedoso que en esta nueva “cartografía” ya no

solo se ubiquen las cosas que hay en el espacio (edificios, calles, montañas, ríos), sino también las cosas que allí suceden, las actividades o eventos, dándole a la información espacial también una dimensión subjetiva y temporal. En general estos sistemas parten de la premisa de que toda actividad humana ocurre en un lugar y un tiempo determinados y por ello puede ser georreferenciada, volverse información espacial. Con estos sistemas de información se ha complejizado y enriquecido la comprensión del espacio y de la cartografía misma. Esta última ya no será inerte sino que nos propondrá una interacción; hoy en día se le hacen preguntas al plano y este nos arroja la información. Cabe mencionar que estas herramientas son usadas por las entidades de planeación y catastro en razón de que permiten articular diferentes niveles de información sobre la ciudad, lo que contribuye al desarrollo de políticas y planes.

De la imagen satelital y el computador también surgirán programas como Google Earth, el cual aporta una nueva forma de comprender la información espacial, en tanto que permite navegar con facilidad en diferentes escalas, es decir, comprender las formas de grandes territorios o capturar detalles. Su interfaz también es novedosa en tanto que presenta con imágenes satelitales superpuestas la totalidad del globo terráqueo, algo que el ser humano había estado persiguiendo desde hacía muchos años con la cartografía: contar con una imagen detallada de cómo luce la Tierra y poder explorar visualmente diferentes lugares del mundo. El programa también cuenta con cartografías temáticas e información georreferenciada, lo que permite realizar búsquedas especí-



TENDENCIA EN LOS PREDIOS EN ALTURA EN BOGOTÁ EN LOS ÚLTIMOS 5 AÑOS 2012
CATASTRO DISTRITAL



TENDENCIA EN LOS PREDIOS EN CUANTO A ALTURA Y VALOR DEL SUELO EN BOGOTÁ EN LOS ÚLTIMOS 5 AÑOS 2012 CATASTRO DISTRITAL

ficas. Asimismo incluye la presentación tridimensional de la geografía del mundo y, en algunos casos, hasta la tridimensionalidad de los edificios, lo que lo aproxima a ser una maqueta digital del mundo y sus ciudades. Sin embargo, aun cuando estas herramientas han cambiado la forma como se comprende el espacio, hay que destacar que también han cambiado la manera como se hace esta información. Estos programas no solo vinculan información de muchas fuentes oficiales, sino también al público general; este aporta datos, fotos, nombres, y en algunos casos hasta sus rutas y su conocimiento de la cotidianidad. Por ello hoy en día nos enfrentamos a una información espacial que se construye de manera más abierta, democrática y participativa.

Por último, cabe mencionar que las imágenes que obtenemos del satélite, además de darnos información sobre ciudades, lugares poblados o sin poblar, océanos, ríos, reservas naturales, desiertos, entre muchos otros, han permitido que hoy en día se estudie la Tierra como conjunto. Las imágenes satelitales, sumadas a la observación desde el espacio, han posibilitado nuevos campos de estudios y una mayor com-

prensión sobre fenómenos como el clima, que hoy se estudia a nivel global. La imagen satelital también ha permitido capturar la actividad nocturna ofreciéndonos una nueva faceta de la Tierra antes no conocida, que hoy en día hace posible estudiar las concentraciones de población, así como las actividades económicas, la utilización de energía y la contaminación lumínica. Cada técnica para ver desde arriba aporta nuevas formas de conocimiento y la del satélite incluye la capacidad de ver la Tierra, no como territorios divididos por el ser humano, sino como una sola unidad.

Hoy en día los satélites nos lo dan todo. Le revelan al hombre moderno los errores que nosotros los cartógrafos cometimos al hacer mapas con la punta de un teodolito cargado a lomo de burro, cuando se llegaba al territorio y se hacían las mediciones de la tierra siguiendo una triangulación. En aquel entonces un cartógrafo se paraba en un punto y gritaba a otro cartógrafo localizado a x distancia: “¿cuánto midió?!”. El otro respondía: “¡cuatro kilómetros y dieciséis metros, muévase hacia la derecha!”. Así hicimos los mapas en el planeta tierra. Luego llegó el espíritu Santo, que era como llamábamos al satélite, y nos dijo desde arriba: “¡están equivocados en cien metros a la izquierda!”⁴²

42 “De soberanías, mapas y satélites. Un encuentro con Jaime Quintero Russi: cartógrafo, geógrafo y artista”. Colección Biblioteca Nacional de Colombia (Bogotá), diciembre de 2013, consultado en diciembre de 2017, <http://biblioteca-nacional.gov.co/es-co/colecciones/biblioteca-digital/mapoteca/jaime-quintero-russi>.



1. BARRIO GUACAMAYAS
2. LA GAITANA Y SANTA BÁRBARA
3. COUNTRY CLUB
4. RÍO BOGOTÁ, BARRIO QUINTA DE LA PRADERA Y PUEBLO NUEVO
5. PARQUE DINDALITO BELLA VISTA
6. BARRIO LOS ALPES
7. CORABASTOS Y HUMEDAL LA VACA
8. BARRIO MUZÚ

FUENTE: CATASTRO DISTRITAL ORTOFOTOGRAFÍA 2014 [HTTP://SERVICIOSGIS.CATASTROBOGOTA.GOV.CO/ARCGIS/REST/SERVICES/IMAGENES/ORTHO2014/MAPSERVER?F=JSAPI](http://serviciosgis.catastrobogota.gov.co/arcgis/rest/services/imagenes/ortho2014/mapserver?f=JSAPI)



EL DRON

A diferencia del avión que aporta una vista aérea en trayectos lineales, o del satélite que aporta una imagen detallada desde arriba pero estática, el dron puede recorrer el espacio a voluntad. Se asemeja a la forma como los ojos del ser humano recorren; funciona como una extensión de estos al elevarse en diferentes direcciones o estar suspendidos en el aire, al acercarse a detallar algo o alejarse y tener una vista panorámica. Más que un artefacto que da una vista desde arriba, es un artefacto que eleva la mirada, que permite ver desde ángulos y alturas inéditas y llegar a lugares de difícil acceso. A esto se suma que los drones pueden estar equipados con diferentes clases de sensores (de luz, térmicos, de velocidad, de presencia, entre otros) lo que los vuelve herramientas especializadas y útiles para la ciencia. Por sus características y practicidad, los drones se usan hoy en día en múltiples áreas: periodismo, cubrimientos de eventos, emergencias, rescates, arqueología, arquitectura, urbanismo, artes, cine, cartografía, mensajería, seguridad, agricultura y ganadería, etc.

Las fotografías o videos tomados por medio del dron tienen una estética particular dada, sobre todo porque estos artefactos pueden volar sobre la ciudad a baja altura, a menos de 300 metros, lo que cubre un rango de vista que no podría tener otro tipo de aeronave. Los drones no tienen las restric-

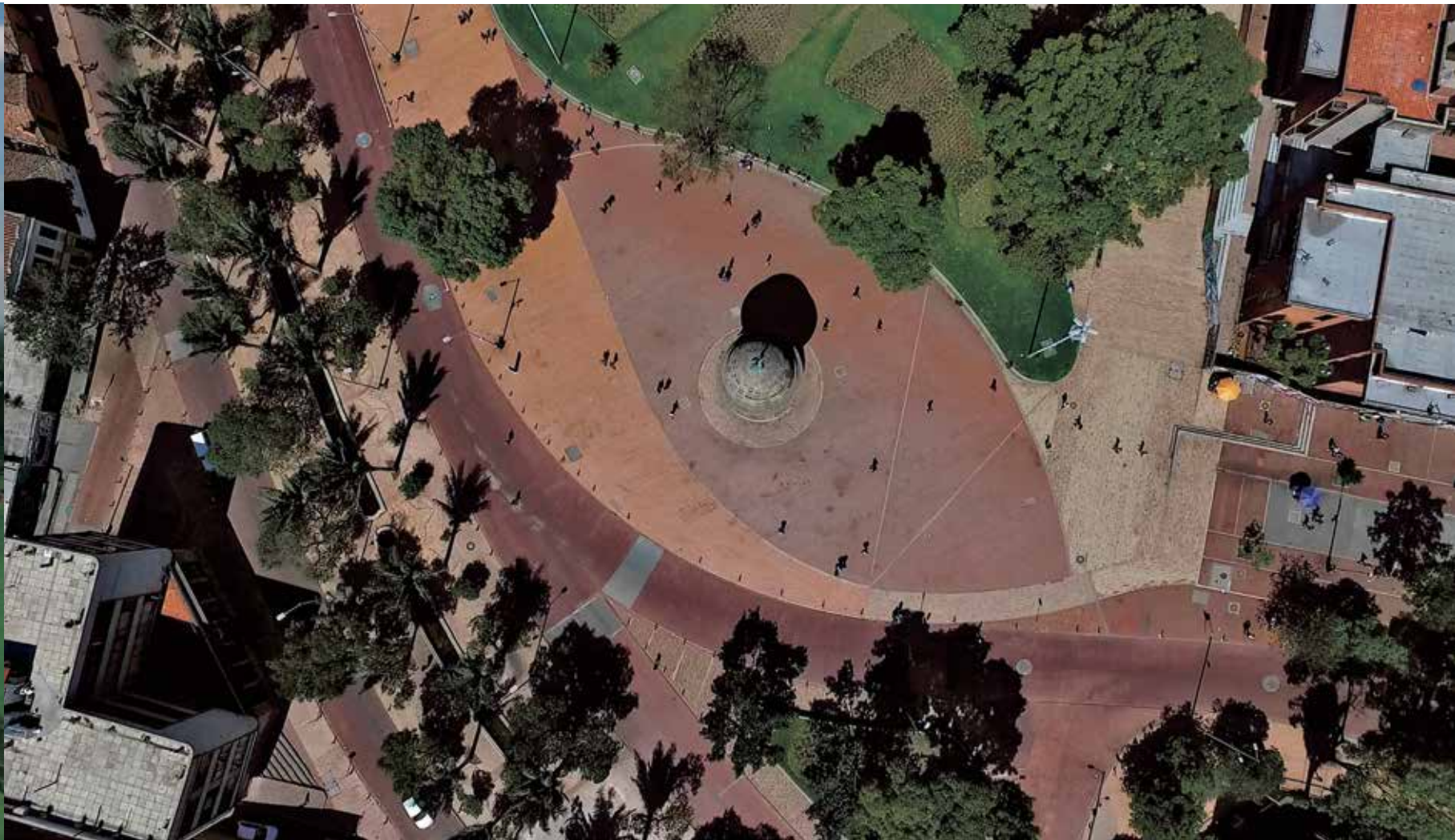
ciones de espacio y tamaño de otras aeronaves, y por ello ofrecen más puntos de vista, mayor exploración. Su tamaño hace que puedan hacerse tomas dentro de un grupo de personas o en entornos habitados, en espacios angostos, tomas más arquitectónicas que de ciudad, tomas muy cercanas al suelo, y eso marca su diferencia. El registro desde arriba con el dron resulta novedoso porque es todavía cercano, porque reúne aún lo cotidiano y porque tiene escala humana. La imagen desde el dron no requiere ir muy arriba, solo un poco para asombrar al ser humano. Por último, el dron ha resultado ser una tecnología que no solo ha aportado una nueva forma de ver y de obtener información, sino que también ha diversificado y democratizado la mirada desde arriba al ser una herramienta al alcance de todos.



PLAZOLETA CHORRO DE QUEVEDO
DIEGO ROBAYO, REALIZADOR
AUDIOVISUAL, IDPC
TOMA CON DRON, FOTOGRAFÍA
DIGITAL
2018
ARCHIVOS IDPC



BIBLIOTECA VIRGILIO BARCO
DIEGO ROBAYO, REALIZADOR AUDIOVISUAL, IDPC
TOMA CON DRON, FOTOGRAFÍA DIGITAL
2018
ARCHIVOS IDPC



TEMPLETE DEL CENTENARIO EN EL PARQUE DE LOS PERIODISTAS
DIEGO ROBAYO, REALIZADOR AUDIOVISUAL, IDPC
TOMA CON DRON, FOTOGRAFÍA DIGITAL
2018
ARCHIVOS IDPC



TOMA DESDE EL EDIFICIO AVIANCA
DIEGO ROBAYO, REALIZADOR AUDIOVISUAL, IDPC
TOMA CON DRON, FOTOGRAFÍA DIGITAL
2018
ARCHIVOS IDPC



VISTA CENITAL EDIFICIO BACATÁ
DIEGO ROBAYO, REALIZADOR AUDIOVISUAL, IDPC
TOMA CON DRON, FOTOGRAFÍA DIGITAL
2018
ARCHIVOS IDPC

ALTAR MAYOR DE LA IGLESIA DEL VOTO NACIONAL (DETALLE) / ARCHIVOS FOTOGRAFICOS IDPC



ALGUIEN NOS MIRA

Aquel que se eleva subiendo los escalones de un santuario o la escala ritual que conduce al Cielo deja entonces de ser hombre: de una manera u otra, participa de una condición sobrenatural.*

Mamitica linda,
reinita del Cielo, divina Señora:
una gran crüeza y un dergurto horrible
toito me acongoja
al ver que la punta del cerro tá rola,
que ya no blanquea
como una paloma porque jieramente
el molino temblor derribola.

[...] En la punta más alta del cerro
ya no tá la bendita Patrona
trepaita pa vernos y oyirnos
y pa quel Diabla más almas no coja,
pa javorecernos las sementeritas
del yelo y la gota
y cuidar que a la güerta del probe
no éntre la langosta.

[...] Hay que hacerle su trono y su templo
allí mermo a la Reina e la Gloria
onde a nostras vistar
en jamás se esconda,
pa poder mirarla, pa que ella nos mire
en toos los momentos y a toiticar horas;
y el Divino Niño que abrazao sostiene
le pida piadora
que nos dé la salú en esta vida
y endespúer de esta vida la Gloria...**

* Mircea Eliade, *Lo sagrado y lo profano* (Barcelona: Paidós, 1998), 72.

** Jorge Luis Arango, "Los misterios de Monserrate y Guadalupe", *Hojas de Cultura Popular Colombiana* (Bogotá, Editorial Centro-Instituto Gráfico), n.o 84 (1957).

La mayoría de culturas asocian el arriba con un sentido religioso o de espiritualidad: los lugares altos se consideran sagrados, el cielo es la morada de los dioses, se habla de la ascensión o asunción y se hace referencia a la elevación del espíritu. La mirada desde arriba es catalogada como sobrehumana, como superior a la mirada cotidiana del ser humano, y por ello es atribuida a los dioses o seres superiores. A lo que hay que sumar que la falta de límites o de fin que tiene el cielo ha permitido concebir la noción de lo eterno, y que el poder que demuestran los fenómenos meteorológicos ha hecho que se vinculen muchas divinidades con el clima⁴³. La altura en sí se considera un atributo de la divinidad⁴⁴, por lo que pensar a Bogotá desde la altura es también una oportunidad para reflexionar sobre el sentido metafísico del arriba y el significado polisémico de la palabra cielo.

El arriba desde un sentido espiritual ha dejado huellas en la historia de las ciudades. En el caso de Bogotá, los cerros se han llevado gran parte del protagonismo en este aspecto: las cimas de Monserrate y Guadalupe han estado históricamente coronadas por iglesias, capillas o cruces; la geografía de los cerros está llena de vírgenes que miran hacia la urbe; en los caminos de estas montañas se ubicaron ermitas, y se ha considerado la subida como un viacrucis o un peregrinaje de penitencia. La arquitectura religiosa también se ha destacado en el perfil de la ciudad: torres, cúpulas, espadañas, agujas y campanarios se han alzado desde el suelo para estar más cerca al cielo, así como también las cualidades espi-

rituales de la ciudad se han visto reflejadas en la organización de la urbe por parroquias. No obstante, además de los signos físicos que ha dejado el sentido espiritual, la huella más notoria está en vivir bajo la idea de que alguien nos mira desde arriba, de que la ciudad y la sabana tienen santos, ángeles o seres sobrenaturales que las vigilan y cuidan.

**PÁGINA OPUESTA: PLAN GEOGRÁFICO DEL VIRREINATO DE SANTAFÉ DE BOGOTÁ,
NUEVO REYNO DE GRANADA
JOSEPH APARICIO MORATA - INSTITUTO GEOGRÁFICO MILITAR DE COLOMBIA
LITOGRAFÍA
1772
MUSEO DE BOGOTÁ**

“A cualquier persona que pudiera tener una visión panorámica de la ciudad le sorprendería el número de iglesias y el tamaño de los conventos en Bogotá. Bogotá es sobre todo una ciudad de iglesias; con una población de 29.649 habitantes no tiene menos de treinta iglesias, mientras que París con un millón de almas tiene solamente cincuenta”.

Referencia: Isaac Farewell Holton, La Nueva Granada: veinte meses en los Andes (Bogotá:

Ediciones del Banco de la República, [1857] 1981), 209.

43 Eliade, Lo sagrado y lo profano, 72.

44 Ver Eliade, Lo sagrado y lo profano.



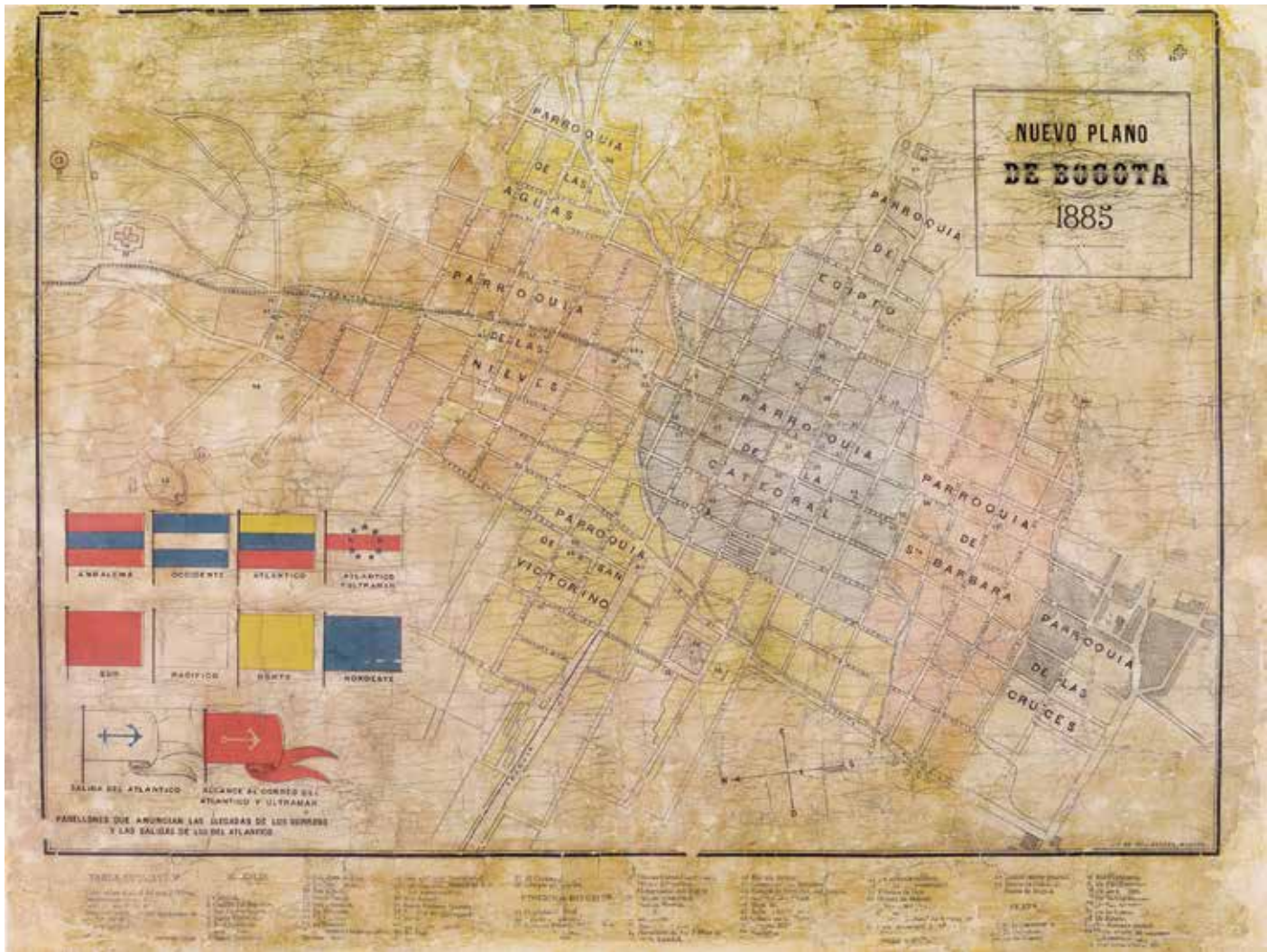
1 Plaza maior. 2 La Candelaria. 3 Relixiosas de la Concep.ⁿ 4 De S.^{ta} Ygnes. 5 Parroq. de S.^{ta} Barbara. 6 Relix.ⁿ de S.^{ta} Clara. 7 La R.^{ta} Audiencia. 8 Molinos de Polv.ⁿ

VISTA POR LA PARTE OCCIDENTAL DE LA CIUDAD DE SANTA FÉ DE BOGOTÁ,
CAPITAL DEL NUEVO REYNO DE GRANADA, SITUADA EN 4. G.^o Y 25 M.^o DE LA-
TITVD SEPTENTRIONAL, Y EN 2. G.^o Y 48 M.^o DE LONGITVD. MERIDIANO DE QUITO.

9 Com. ^o de S. Diego Frnn. ^{cos} Recoletos.	15 La Uera Crz.	21 El Sagrario.
10 Parroq. ^a de S. Victorino	16 Com. ^o de S. Fran. ^{co}	22 S. ^{ta} Phelipe Neri
11 Com. ^o de N. S. ^{ta} de las Aguas Dominicanas	17 S. Juan de Dios.	23 Seminario de S. Bartholome
12 Parroq. ^a de las Nieves.	18 Coleg. del Rosario.	24 Com. ^o de Relixiosas Carmelitas
13 Las Recoixidas.	19 Com. ^o de S. ^{to} Domingo.	25 Coleg. de S. Mig. ^{el} de Agustinos.
14 La Orden tercera.	20 La Cathedral.	26 Com. ^o de Agustinos calzados.

Lo delinea D. JOSEPH APARICIO MORATA. AÑO DE 1772.

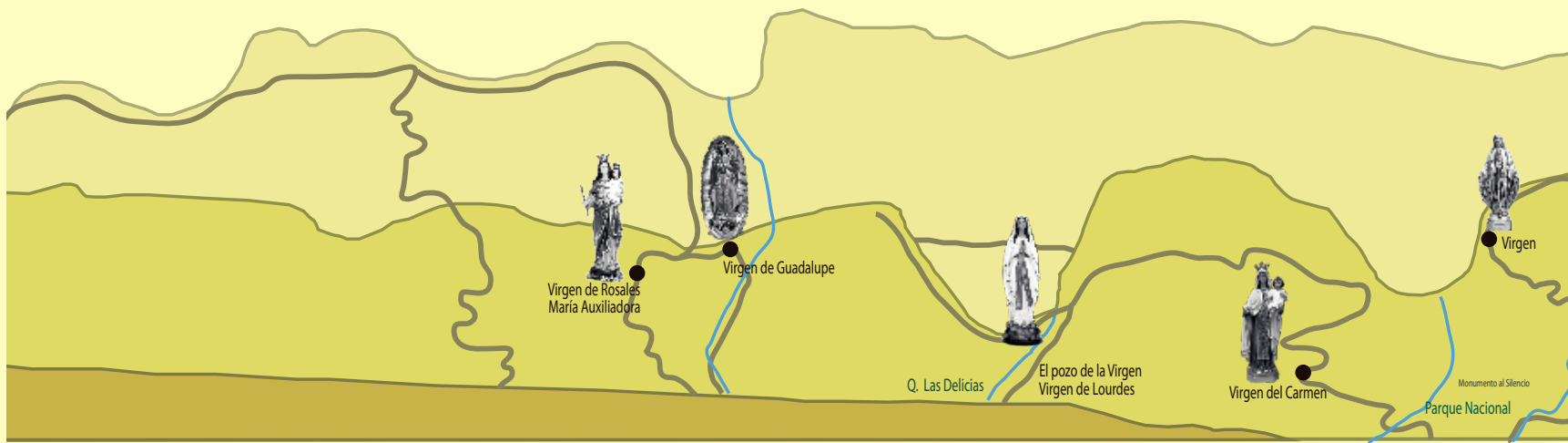
Juan Antonio Moreno



NUEVO PLANO DE BOGOTÁ
 DIVISIÓN DE LA CIUDAD POR PARROQUIAS
 LITOGRAFÍA DE VILLAVECES. IMPRENTA DE ZALAMEA HERMANOS
 LITOGRAFÍA
 1885
 ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN



DIVISIÓN DE VICARIAS, ARCIPRESTAZGOS Y PARROQUIAS DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ
 MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO / INSTITUTO GEOGRÁFICO AGUSTÍN CODAZZI,
 SUBDIRECCIÓN CARTOGRÁFICA
 RESTITUCIÓN CARTOGRÁFICA (REPRODUCCIÓN)
 1987
 INSTITUTO GEOGRÁFICO AGUSTÍN CODAZZI



Virgen de Rosales
María Auxiliadora

Virgen de Guadalupe

Q. Las Delicias

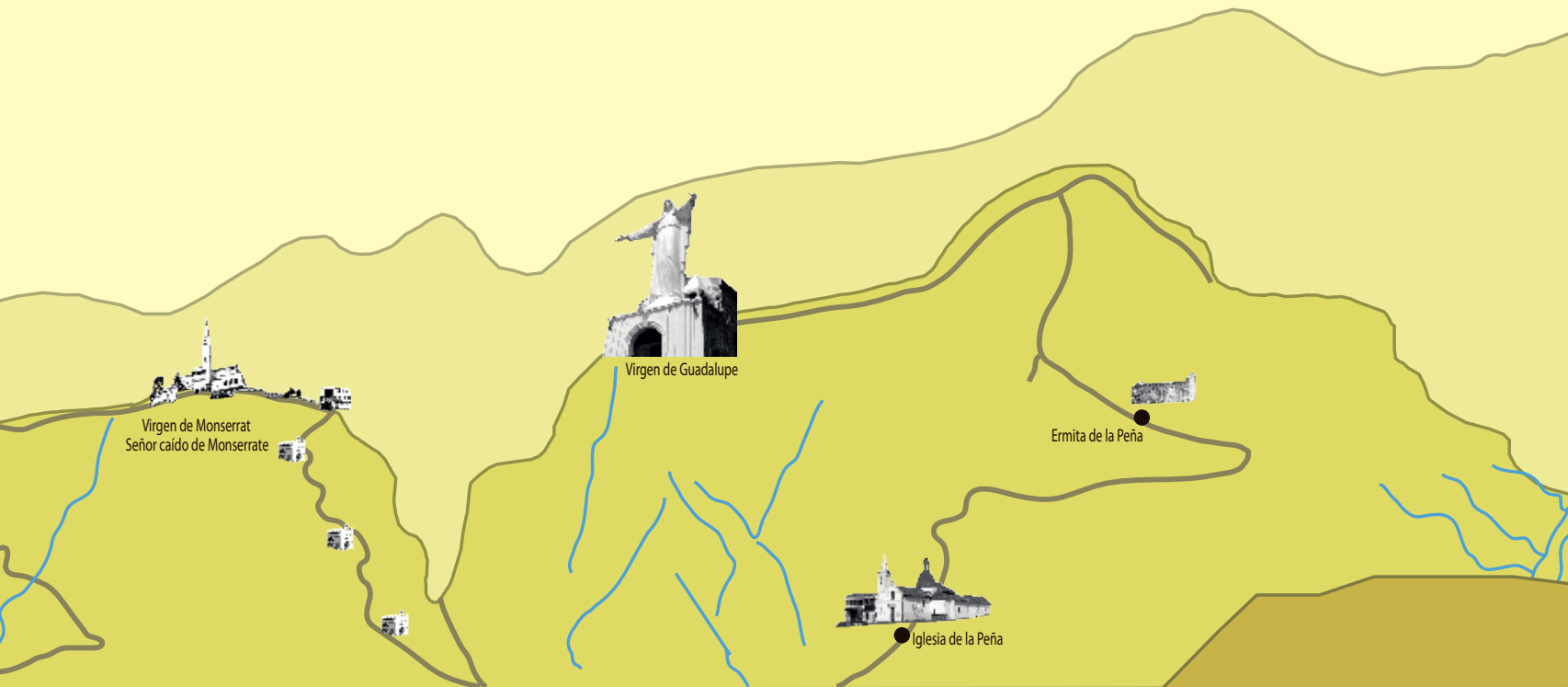
El pozo de la Virgen
Virgen de Lourdes

Virgen del Carmen

Virgen

Monumento al Silencio

Parque Nacional



LA GEOGRAFÍA DE LOS CERROS COMPRENDE UN BUEN NÚMERO DE VÍRGENES QUE MIRAN HACIA LA URBE. DESDE LA COLONIA, EN LOS CAMINOS DE ESTAS MONTAÑAS SE UBICARON ERMITAS, Y SE HA CONSIDERADO LA SUBIDA COMO UN VIACRUCIS O UN PEREGRINAJE DE PENITENCIA.
ESQUEMA DE MONTAJE EQUIPO MUSEO DE BOGOTÁ.



CATEDRAL PRIMADA
ÁLBUM FAMILIAR. APORTANTE: FERNANDO RUIZ GUZMÁN
FOTOGRAFÍA
1950
MUSEO DE BOGOTÁ



[MONSERRATE EN LA CIMA]
SAÚL ORDUZ
FOTOGRAFÍA
CA. 1965
MUSEO DE BOGOTÁ

VIRGEN DE LA IGLESIA DE GUADALUPE MIRANDO A BOGOTÁ
SAÚL ORDUZ
FOTOGRAFÍA
1953
MUSEO DE BOGOTÁ





IGLESIA DEL VOTO NACIONAL
DIEGO ROBAYO, REALIZADOR
AUDIOVISUAL, IDPC
TOMA CON DRON, FOTOGRAFÍA DIGITAL
2018
ARCHIVOS IDPC

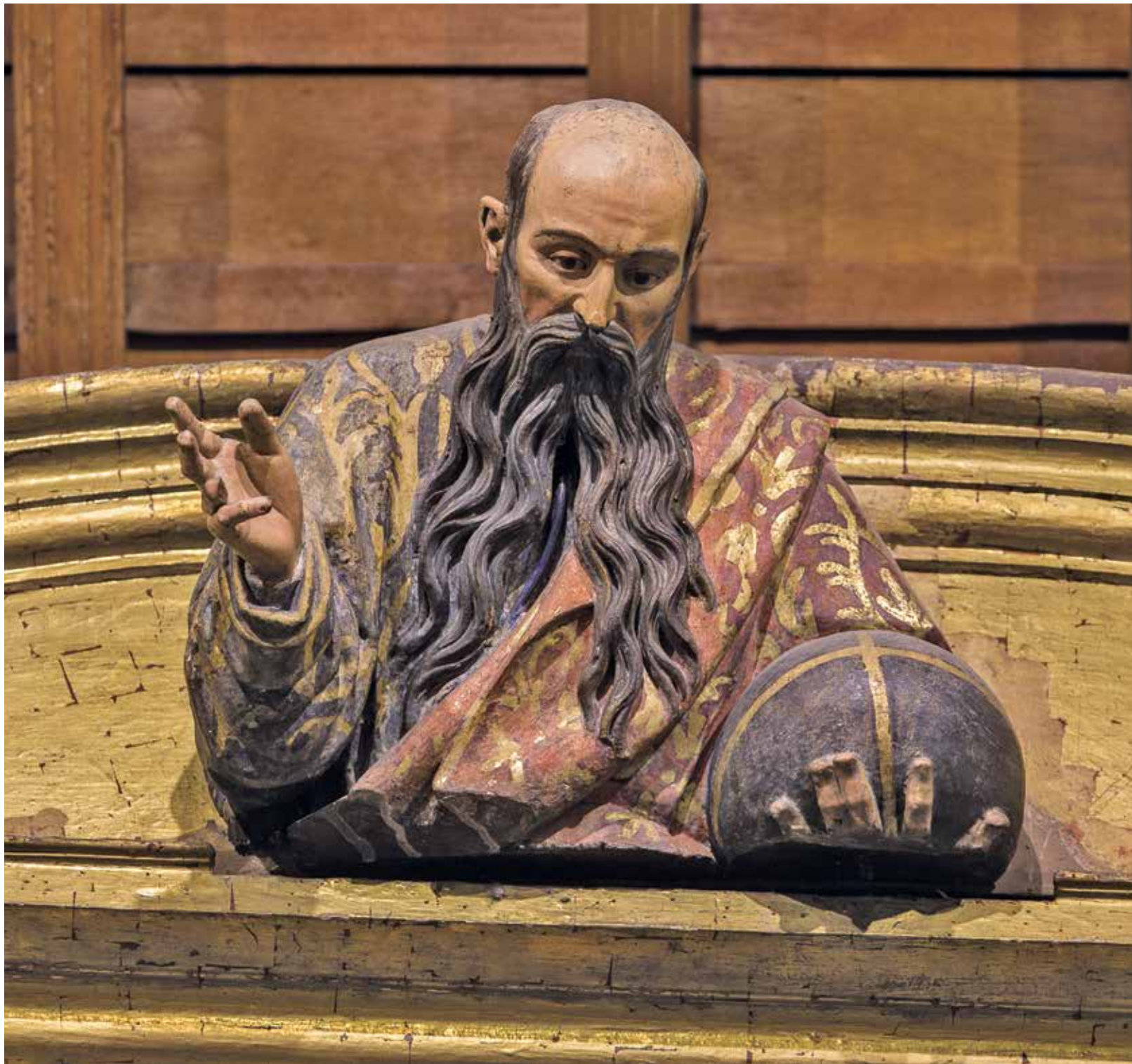


IGLESIA DE LAS CRUCES
DIEGO ROBAYO, REALIZADOR AUDIOVISUAL,
IDPC
TOMA CON DRON, FOTOGRAFÍA DIGITAL
2018
ARCHIVOS IDPC



CONVENTO DE SANTO DOMINGO, BOGOTÁ
GUMERSINDO CUÉLLAR
CA. 1950
BIBLIOTECA LUIS ÁNGEL
ARANGO / LIBROS RAROS Y MANUSCRITOS

PÁGINA OPUESTA: RETABLO MAYOR DE LA IGLESIA DE
LAS AGUAS, EN DONDE LA REPRESENTACIÓN DE DIOS
REMATA LA ESTRUCTURA EN ACTITUD DE OBSERVACIÓN
DESDE LAS ALTURAS
CARLOS LEMA
FOTOGRAFÍA DIGITAL
2018
ARCHIVOS FOTOGRÁFICOS IDPC



PANORÁMICA DEL CENTRO DE BOGOTÁ
SAÚL ORDUZ
1971
MUSEO DE BOGOTÁ





BIBLIOGRAFÍA

- Aguirre, Mario A. “Rimas como ráfagas certeras”. En Taller de crónicas barriales. Antología, 151-155. Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá y Archivo de Bogotá, 2007.
- Alba, José Miguel. “El Plano de Bogotá Futuro: primer intento de modernización urbana”, Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura 40, n.o 2 (2013): 179-208.
- Andrade Blanco, Jorge. “En Bellavista los niños juegan a coger las nubes”. Directo Bogotá 17 (abril-junio de 2007): 30-35
- Arango, Jorge Luis. “Los misterios de Monserrate y Guadalupe”. Hojas de Cultura Popular Colombiana (Bogotá, Editorial Centro-Instituto Gráfico) 84 (1957): 3-12.
- Ardila Rueda, Jorge E. “El funicular a Monserrate en la historia de Bogotá”. Anales de Ingeniería 117, n.o 891 (2004): 42-45.
- Bautista, Luis M. Estudios de urbanismo: planeamiento de la ciudad de Bogotá. Bogotá: Imp. Municipal, 1932.
- Berman, Marshall. Todo lo sólido se desvanece en el aire: la experiencia de la modernidad. Ciudad de México: Siglo Veintiuno Editores, 1999.
- Bonilla, Laura. “El mirador de los muiscas”. Directo Bogotá 25 (abril-junio de 2009): 32-36.
- Borges, Jorge Luis (1999). El hacedor. Madrid: Alianza Editorial, 1999.
- Brunner, Karl. “La vista aérea y el urbanismo”. Registro Municipal (Bogotá, Imprenta Municipal), año LIV (enero a junio de 1934): 221-223.
- Caballero, Antonio. Guía literaria de Bogotá: con un recorrido personal de Antonio Caballero. Bogotá: Aguilar, 2007.
- Calvino, Italo. Las ciudades invisibles. Madrid: Siruela, 2010.
- Cañas, Dionisio. El poeta y la ciudad: Nueva York y los escritores hispanos. Madrid: Cátedra, 1994.
- Carnegie-Williams, Rosa. Un año en los Andes o Aventuras de una lady en Bogotá. Bogotá: Academia de Historia de Bogotá y Tercer Mundo Editores, 1990.
- Chávez, Ivonne y Andrés de la Cuadra. “Bogotá desde los cerros”. Directo Bogotá 11 (enero-febrero de 2006): 10-11.
- Chombart de L., Paul. La fotografía aérea: métodos procedimientos-interpretación. El estudio del hombre sobre la tierra. Barcelona: Omega, 1956.
- Colón, Luis Carlos. “El saneamiento del Paseo Bolívar y la vivienda obrera en Bogotá”, Urbanismos (Bogotá) 2 (2005): 104-115.
- “De soberanías, mapas y satélites. Un encuentro con Jaime Quintero Russi. Cartógrafo, geógrafo y artista”. Biblioteca Nacional de Colombia, 2013. Consultado en diciembre de 2017. <http://biblioteca-nacional.gov.co/es-co/colecciones/biblioteca-digital/mapoteca/jaime-quintero-russi>.
- Díaz P, Alfredo. Usos de la fotografía aérea, planos, mosaicos, foto-tonos. Bogotá: IGAC, 1964.
- Eliade, Mircea. Lo sagrado y lo profano. Barcelona: Paidós, 1998.
- Gelves, Matheo. “El apetito de los constructores”. Directo Bogotá 46 (septiembre de 2014): 4-9.
- Hall, Peter. Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo XX. Colección La Estrella Polar. Barcelona: Ediciones del Serbal, 1996.
- Harley, John Brian. La nueva naturaleza de los mapas: ensayos sobre la historia de la cartografía. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica, 2005.
- Holton, Isaac Farewell. La Nueva Granada: veinte meses en los Andes. Bogotá: Ediciones del Banco de la República, 1981.
- Horner, Jeremy. Bogotá desde el aire. Bogotá: Villegas Editores, 2002.
- Hoyos, Francisco de. “Función aerostática”. El Constitucional de Cundinamarca, n.o 106, domingo 1º de octubre, 1843, 118.
- “El instituto Geográfico Militar puede competir con los mejores de Europa”. Revista Estampa 2, n.o 23 (29 de abril de 1939): 36-37.
- Koolhaas, Rem. Delirio de Nueva York: un manifiesto retroactivo para Manhattan. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2004.

- Lakoff, George y Mark Johnson. *Metáforas de la vida cotidiana*. Madrid: Cátedra, 2004.
- Londoño, Roberto. *Observatorio Astronómico de Bogotá: pedes in terra ad sidera visum*. Bogotá: Universidad de los Andes, Departamento de Arquitectura, Fondo de Apoyo para la Investigación a Profesores Asistentes, 2007.
- Meinhardt, Dieter y Eberhard Schäfer. *Atlas 2000: la nueva visión de la tierra*. Barcelona: Plaza & Janes, 1996.
- Mejía, Germán. *Los años del cambio: historia urbana de Bogotá, 1820-1910*. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana e Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 2000.
- Mejía, Germán y Marcela Cuéllar. *Atlas histórico de Bogotá. Cartografía. 1791-2007*. Bogotá: Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, 2007.
- Meléndez, Mónica. "Con los ojos en la Bogotá que imaginó Le Corbusier". *Pesquisa*, diciembre de 2011-febrero de 2012, 10-11.
- Muñoz Gómez, María Andrea. "Ruta de los rascacielos". *Directo Bogotá* 50 (octubre de 2015): 17-19.
- Museo de Desarrollo Urbano. Saúl Orduz: fotógrafo de ciudad. Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá, Instituto Distrital de Cultura y Turismo, 2001.
- Osorio, Fernando y Luis Adrián Vargas. "La memoria desde el aire". *Revista Alquimia (México)* 12, n.o 34 (septiembre a diciembre de 2008): 83-85.
- "Parques para el desparche". *Directo Bogotá* 39 (noviembre de 2012): 26-39.
- Perpinya, Nuria. Blog. Consultado el 4 de abril de 2018. <http://nuriaperpinya.com/al-vertigo-2/literatura-y-alpinismo/?lang=es>.
- Rivadeneira, Ricardo. "Bogotá: cartografía y ciudad". *Ensayos (Instituto de Investigaciones Estéticas, Universidad Nacional de Colombia)* 6 (2002): 41-59.
- . "Cartografías de Santa Fé y Bogotá". Tesis de Maestría, Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, 2002.
- Roca, Lourdes. "La fotografía aérea de México para el estudio de ciudad: el crucero de El Caballito". *Anais do Museu Paulista (São Paulo)* 19, n.o 2 (julio-diciembre de 2011): 71-105.
- Ronderos, Carlos. *Bogotá: inventario de la pobreza*. Bogotá: Ecoe Ediciones, 1980.
- Sienra, Sofía et al. *La imagen como pensamiento*. Ciudad de México: Universidad Autónoma de México, 2014.
- Steuart, John. *Narración de una expedición a la capital de la Nueva Granada y residencia allí de once meses*. Bogotá: Academia de Historia de Bogotá, Tercer Mundo Editores, 1989.
- Strandberg, Carl H. *Manual de fotografía aérea*. Barcelona: Ediciones Omega, 1975.
- Vergara, Julio. "Los planos más antiguos de Bogotá". *Registro Municipal (Bogotá, Imprenta Municipal)*, año LIV, enero a diciembre, 1934, 593-600.
- Wajcman, Gérard. *El ojo absoluto*. Buenos Aires: Manantial, 2011.
- Wiesner, Diana. *Los caminos de los cerros*. Bogotá: Alcaldía Mayor, Secretaría de Planeación, 2007.
- Wiesner, Diana. *Estudio, diseño y evaluación de un parque eco turístico (red de rutas con potencial eco turístico) que promueva la belleza escénica, paisajística y rescate la identidad cultural del sector rural de la localidad de Chapinero*. Informe de la Alcaldía Mayor de Bogotá, 15 de agosto de 2006. <https://www.cerrosdebogota.org/bibliotecavirtual/documentos/assets/estudiodisenoyevaluaciondeunparqueecoturistico.pdf>.
- Wiesner, D., C. Salazar, J. P. Ortiz y M. Suárez. *Cerros de Bogotá. Estudio histórico de los cerros orientales*. Bogotá: Villegas Editores, CIFA, Universidad de los Andes, 2000.
- Zuluaga Vélez, José Ricardo. "El barrio sánduche". *Directo Bogotá* 34 (julio-septiembre de 2011): 18-23.

EDIFICIO EDIFICIO BAVARIA Y MUSEO NACIONAL (DETALLE)
SAÚL ORDUZ
1965
MUSEO DE BOGOTÁ







FINCA LICORES DE CUNDINAMARCA
SAÚL ORDUZ
FOTOGRAFÍA
1963
MUSEO DE BOGOTÁ

