



Carajillo
de la
ciudad

Revista digital del
PROGRAMA EN GESTIÓN DE LA CIUDAD

Número 16 / Octubre 2013

Espacios de centralidad y redes de infraestructura. La *urbanidad* en cuatro proyectos de centralidad urbana¹.

Por Miguel Y. Mayorga y Maria Pia Fontana

Artículo publicado en Rev. Bitácora Urbano Territorial. Vol 21, No 2 (2012). Universidad Nacional. Bogotá.



¹ Este artículo recoge algunas de las reflexiones desarrolladas en las tesis doctorales de los autores del artículo: *Espacios de centralidad urbana y redes de infraestructura* (UPC-Barcelona) de Miguel Y. Mayorga, actualmente en proceso de finalización y *El espacio urbano moderno. El Conjunto Tequendama-Bavaria en Bogotá. 1950-1982* (UPC-Barcelona) leída en febrero de 2012.

Resumen

El proceso de disgregación urbana asociado a la ruptura de la interacción entre espacio de movilidad y espacio edificado, y el distanciamiento, segregación y autonomía entre los componentes del espacio urbano ha producido una gran cantidad de “centros urbanos sin *urbanidad*” en la ciudad contemporánea. La crisis de los centros tradicionales y la potenciación de nuevas polaridades, centros especializados y nodos de actividades, con soporte en las redes de infraestructuras, obligan a una reflexión sobre la relación entre centralidad, movilidad y espacio urbano. A través de un enfoque que pone el énfasis en la interrelación entre centro, centralidad e infraestructura proponemos el estudio comparado de cuatro casos de centralidades: el *Centro Tequendama-Bavaria* (Bogotá, 1950-1982) y la *Illa Diagonal* (Barcelona, 1990-1993); y *Eurallille* (Lille, 1989-1994) y la *Rive Gauche-Bibliothèque Nationale* (París, 1989-1995). Centros planteados a partir de estrategias urbanas, criterios proyectuales y soluciones urbano-arquitectónicas que han configurado espacios centrales para cada ciudad con distintas formas de interacción con las infraestructuras y diferentes tipos de “centralidad” y condiciones de “urbanidad”. A través de un balance actual de su capacidad de configurar centro, se establecen diferentes tipos de centralidad y de sistemas de organización de la centralidad, a la vez que se indaga sobre cómo determinadas soluciones proyectuales favorecen o no lógicas de interacción, de *riveranidad* y *adherencia*², entre los espacios de movilidad y el espacio urbano.

². Los términos son adaptaciones al castellano de las palabras francesas: *riveraineté* y *adhérence*. No hemos encontrado para el término *riveraineté* la exacta traducción ni otra palabra que exprese de manera tan clara el concepto de “relación de borde a lo largo de una rivera o cauce”. Nos tomamos por lo tanto en este texto la libertad de utilizar este neologismo.

The earth to be spann'd, connected by networks/ The lands to be welded together
W. Whitman

“Porque, en efecto, la definición más certera de lo que es la urbe y la polis se parece mucho a la que cómicamente se da del cañón: toma usted un agujero, lo rodea de alambre muy apretado y eso es un cañón. Pues lo mismo, la urbe o polis comienza por ser el hueco, para delimitar su contorno. La polis no es un primordialmente un conjunto de casas habitables, sino un lugar de ayuntamiento civil, un espacio acotado para funciones públicas. La urbe no esta hecha, como la cabaña o el domus, para cobijarse de la intemperie y engendrar, que son menesteres privados y familiares, sino para discutir la cosa pública.

J. Ortega y Gasset. La rebelión de las masas

1. Centro, centralidad e infraestructura

El centro ha constituido por antonomasia el espacio de principal referencia en la ciudad, sin embargo hoy la crisis de los espacios centrales -marcados por relaciones urbanas en contraste: centrífugas y centrípetas, de concentración y desconcentración, de centralización y descentralización- nos refleja la falta de *urbanidad* de la misma ciudad.³ El centro tradicional entra en crisis por exceso de uso, por una saturación que produce un proceso de deterioro de los espacios vaciándolo de su significado como espacio de referencia: o por falta de uso, provocado por la aparición de los nuevos centros especializados (de negocios, comerciales, direccionales, etc.) y de los grandes conjuntos habitacionales periféricos que tienen acceso y conexión, gracias a las facilidades de desplazamiento que ofrecen las infraestructuras de transporte. De esta manera se obvia que *urbanidad y centralidad, son conceptos complementarios, interdependientes y muy vinculados a la figura de la ciudad*⁴.

³ Concepto relativo a las “buenas maneras” o condiciones de calidad del espacio urbano perceptible por el ciudadano, ha sido abordado por varios autores. Ver: “*Por otra urbanidad*”, Bohigas (1986), “*Urbanidad material*” M. De Solà Morales (2008), “*Centralitat i implantació urbana*”, Busquets (1987)

⁴ Arees de Nova centralitat, Busquets Joan, 1987. Pp 10

El término centro⁵ según la definición del RAE proviene del latín *centrum*, y este del griego *κέντρον*, *aguijón, punta del compás en la que se apoya el trazado de la circunferencia*. Por lo tanto tal centro se establece como la relación existente entre el punto –origen del círculo– con toda el área contenida en el perímetro que tiene ese punto de origen. Por lo tanto un centro como espacio sería un lugar que concentrado en un punto, tiene la capacidad de atraer y de influir sobre un ámbito espacial más amplio, cuyo alcance e importancia relativa varía según las características del centro como tal y, a la vez, de las condiciones de relación y del entorno. En términos urbanos Roberto Barocchi además de identificar varios tipos de centros (centro histórico, centros ubicados en zonas extra-urbanas y centros con usos especializados) plantea la dificultad de su delimitación en términos de planificación urbana, dado que se suele analizar y planificar la ciudad mediante lógicas de zonificación, a partir de la diferenciación de los usos, donde al máximo se llega más o menos a identificar y dar denominación a una zona específica, el centro histórico. (Barocchi, 1982).

De hecho, en la construcción de la ciudad actual, como especifican Panerai y Mangin, existen tres grandes categorías de centros: los *centros históricos*, que suelen coincidir con los centros principales, y que mantienen vitalidad cuando se garantiza su identidad en el tiempo; los *centros corredor*, ubicados en barrios modernos y que se disponen a lo largo de las grandes vías de acceso estructurando las relaciones mediante usos comerciales y de ocio; y los grandes *centros comerciales*, que se disponen estratégicamente en el territorio y buscan competir con los anteriores. Las grandes cualidades urbanas en los centros más reconocibles se deben a la mezcla de usos y a la superposición y coexistencia de actividades variadas (comercial, institucional, administrativa y asociada a equipamientos culturales, de ocio y educativas). Esto nos explica que la definición

⁵ “Punto interior que aproximadamente equidista de los límites de una figura, superficie, territorio, etc. /Lugar de donde parten o a donde convergen acciones particulares coordinadas. /Punto donde habitualmente se reúnen los miembros de una sociedad o corporación. /Ministerio, dirección general o cualquier otra dependencia de la Administración del Estado. /Parte central de una ciudad o de un barrio. /Punto o calles más concurridas de una población o en cuales hay más actividad comercial o burocrática. /Lugar en el que se desarrolla más intensamente una actividad determinada. C. comercial, C. industrial. /Lugar donde se reúnen, acuden o concentran personas o grupos por algún motivo o finalidad. /Lugar donde se reúne o produce algo en cantidades importantes. / etc.” Diccionario de la Lengua Española, Vigésima segunda edición. Real Academia de la Lengua Española, 2009.

de espacios centrales parte de algunos usos principales donde el comercio ejerce un importante papel aglutinador, al que se añaden la presencia institucional, administrativa y simbólica del poder, y los equipamientos educativos, de cultura y ocio que también actúan como espacios atractores en el espacio urbano (Panerai, Mangin. 2002).

Por su lado Beaujeu-Garnier también plantea tres tipos de centros (centro histórico, topológico y de negocios) cuyas características son visuales, estructurales y/o funcionales y dependen de su evolución económica, técnica y de las condiciones políticas, que conforman unas condiciones opuestas a las de la periferia.

Sin embargo, si se mira la problemática a partir de una visión geográfica, con el término centro se identifican diferentes ámbitos: una parte privilegiada de la ciudad, calificada a menudo como “city” (ej. la *City* de Londres)⁶; y la ciudad principal dentro de una aglomeración urbana formada por una red urbana, regional o nacional de ciudades. Y a la vez también, un pueblo que dentro de un área rural adquiere un rol principal respecto a otros núcleos más pequeños. También pueden aparecer *polaridades secundarias* que conforman nuevos subcentros: centros de barrio, pequeños ejes comerciales, nuevos centros administrativos, o centralidades emergentes con potenciales aún débilmente reconocibles que acabarán reforzándose como nuevas centralidades o se incorporarán a los centros existentes (Panerai, Mangin. 2002).

Esto indica que también son asumibles como centros los espacios que con un rol de polo, ya sea rural o urbano, establecen relaciones de relativa importancia con su entorno, debido a una característica implícita de esos centros de atraer y concentrar algún tipo de relaciones con actividades dentro de un área que va más allá de su mismo núcleo. A la vez también, además de un centro principal en la

⁶. En esa misma línea aparecen voces en otras lenguas con significados más o menos equivalentes (*urban centre, city centre, downtown, central city, centre-ville, centre de la ville, centre urbain, coeur de ville, innenstadt, stadtmittel, städtisches zentrum, centro da cidade, centro della città*, etc.).

ciudad, reconocido como lugar central de máximo nivel, existen *subcentros extraurbanos* que se extienden hacia el territorio circundante y *subcentros intraurbanos* dentro de los límites la misma aglomeración” (Dematteis, 1966). Esta situación nos aproxima a una realidad urbana donde coexisten multiplicidad de centros.

Hablar de “centro” en urbanismo y geografía implica su definición compleja como *punto medio o central de un espacio cualquiera*; como *punto central dotado de propiedades activas dinámicas*; y como *punto de convergencia o de radiación, donde las actividades se concentran* (Le Petit Robert, 1986), destacan por lo tanto el valor de su posición, su capacidad de atracción de flujos y su capacidad de concentrar actividades. Un centro entonces no es punto, es un espacio que se formaliza de diferentes maneras, es un área de concentración de actividades y de relación con otras áreas, y que atrae flujos, o sea se trata de una condición espacial que está implícitamente vinculada a las lógicas de conectividad. En este sentido entra en juego un tema primordial, el de la relación centros-infraestructura, o sea la manifestación de una relación estructural para la ciudad y el territorio, que influye tanto en su forma como en su organización funcional (Lynch, 1962, 1981)⁷.

A partir de estas premisas y reflexiones, es inevitable hablar de “espacios de centralidad” sin hablar de “espacios de las infraestructuras”: los centros, como hemos visto, se han multiplicado, pero también se ha ido perdiendo su valor de identidad urbana, ya sea por exceso de especialización o por autismo urbano o territorial; mientras las vías -los elementos urbanos que tienden a permanecer más en el territorio, frente a la edificación y a la parcelación- han ido perdiendo su papel estructurante en el territorio y en la ciudad, además, se han convertido en unos de los principales agentes de su desarticulación. La calle, con función de conexión longitudinal y transversal entre los edificios y los espacios públicos, y espacio de integración y de articulación, se ha banalizado como un espacio

⁷ Lynch ha definido tanto los elementos cruciales de la forma metropolitana: caminos nodos y distritos especiales, el sistema de caminos principales (calles, vías férreas, canales, “caminos”, vías aéreas); el sistema de centros mayores, espacios focales y nodos; y las áreas o distritos especiales. Como también modelos urbanos: en plano disperso, en galaxia urbana, en estrella, en ring y en red policéntrica.

exclusivo del flujo y causante de segregación,⁸ enfoque que durante los años sesenta del siglo XX tuvo su apogeo en la construcción de calles rápidas (urbanas o extraurbanas) concebidas para una capacidad de dar respuesta a los importantes desplazamientos producidos al interior del ámbito urbano, en donde se asumió el uso del automóvil como medio de transporte principal.

En estos casos las prioridades proyectuales giran en torno al máximo rendimiento en términos de velocidad y de seguridad, sin atender a aspectos morfológicos y de relación con el entorno, tales como el paisaje, el relieve y el tejido urbano o entorno construido. Frente a esta manera de concebir el viario en la ciudad, varios autores (Buchanan, 1963; Mumford, 1963; Jacobs, 1961) denunciaron en su momento la problemática del coche en las ciudades, en detrimento del espacio público y del espacio urbano en general. La calle que históricamente ha sido un elemento urbano con desarrollo longitudinal que establecía relaciones con su entorno a lo largo de sus bordes, muestra como estas relaciones se han ido perdiendo al adquirir una autonomía y tridimensionalidad inusitada, hecho que ha provocado procesos de degradación en el espacio urbano contemporáneo dado el aumento del distanciamiento entre los elementos urbanos, tanto en la planta como en el alzado: bordes totalmente cerrados y segregados, trazados con geometrías de difícil encaje con el entorno, separación respecto a la topografía, existencia de pasos sobreelevados o en túnel y enlaces a distinto nivel y con exceso de ramales, generan una gran ocupación y despilfarro de suelo urbano y producen importantes efectos de barrera, corte y frontera en el territorio

(Fig. 1).

⁸. "Durante mucho tiempo se ha buscado en el trazado de la ciudad el elemento más estable, aquel que constituiría la matriz de todas las distribuciones urbanas. Casas y calles, espacios edificados y espacios abiertos sufren con mayor facilidad, en sus dimensiones y cantidad, los efectos de los cambios económicos y sociales. Se llega así a una superposición de niveles, de duración y límites estructurales desiguales." Marcel Roncayolo, La ciudad, Editorial Paidós, Barcelona, 1988. Pág. 66

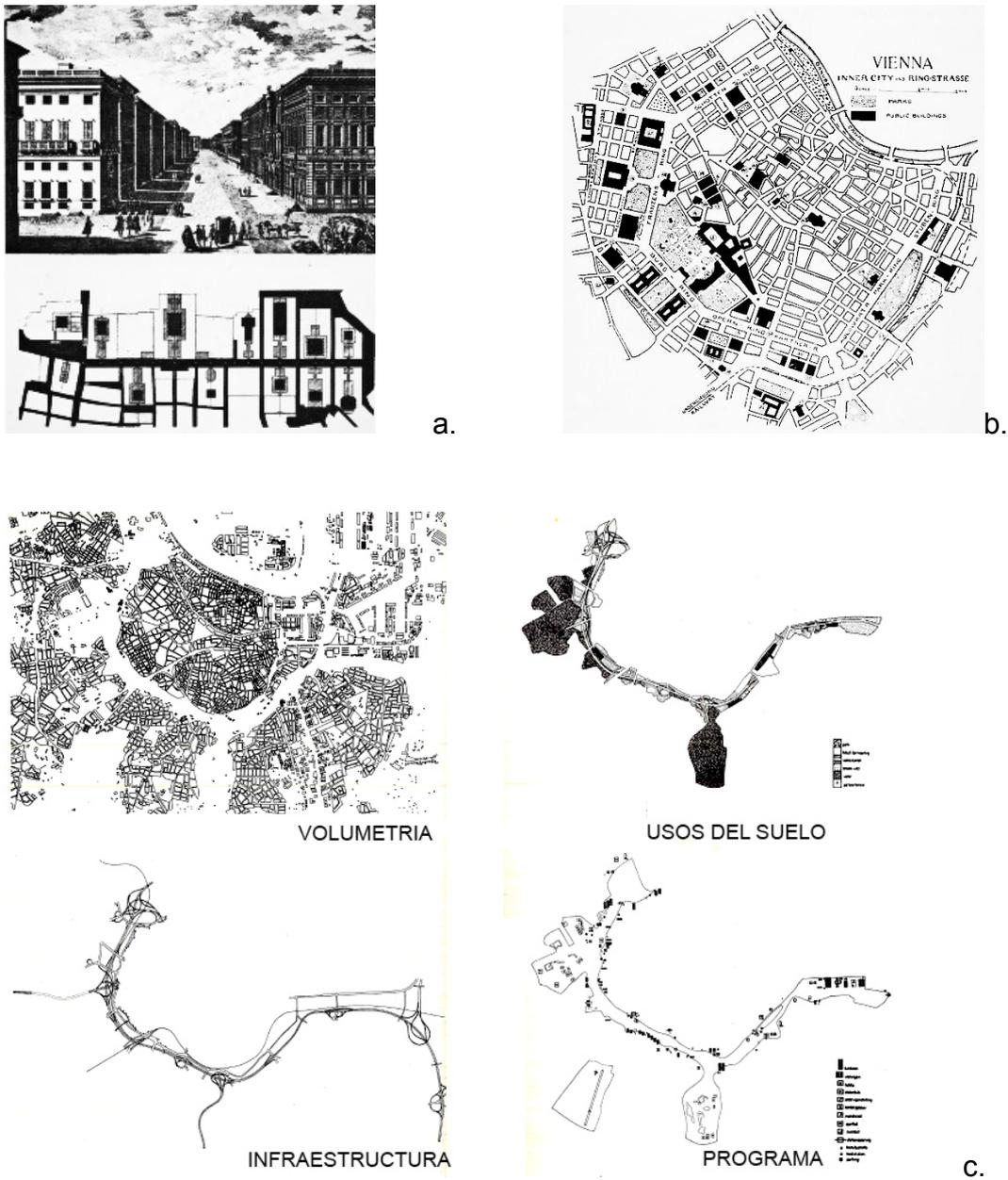


Fig. 1. Ejemplos de proyectos de infraestructuras viarias que potencian urbanidad y centralidad en torno al espacio calle, en distintas épocas y escalas. a. La Strada Nuova de Génova (principios S. XVII), b. Ringstrasse de Viena (1900) y c. Propuesta del Ring Road “Ring Culture” de Amberes (Neutilings, 1986)

Lefebvre describe el problema de la ciudad actual como una falta de composición y relación con el territorio, una “descomposición analítica” de las funciones y de las necesidades. Es decir, cada disciplina que tiene su campo de acción sobre el espacio urbano, se ha ensimismado realizando propuestas que conviven sobre un mismo territorio sin interactuar entre ellas, o sea la misma problemática que

denunciaba Buchanan en 1963: “*No se trata de proyectar arterias o edificios sino de proyectar ambas cosas simultáneamente, dentro de un solo y único planteamiento* (Buchanan, 1963). Los nuevos centros especializados, sin identidad y sin cualidad urbana han sido promovidos gracias a estas calles segregadas y anti-urbanas, donde se reafirma la implícita relación entre centralidad y conectividad pero a partir de parámetros totalmente diferentes respecto a la ciudad tradicional. Pues en la ciudad compacta monocéntrica todas las calles principales llegaban a un centro, y la relación entre centro e infraestructura se basaba en una clara jerarquía de relaciones ciudad/campo y ciudad/centro, y el centro de la ciudad a su vez era el lugar de referencia e identidad inequívoco de la colectividad a partir de relaciones de conexión pero también de proximidad y de concentración de actividades.

Por otro lado las ciudades actuales podrían tender a ser casi todas policéntricas, pues el proceso de urbanización del territorio se ha apoyado -y siempre cada vez más-, en las redes de infraestructuras de transporte y comunicación, produciendo así nuevos espacios y sistemas de centros, en donde la idea de centro debería acercarse más a la noción de centralidad urbana, o sea a la *capacidad de un lugar de ser centro*, de ser reconocido, utilizado o apropiado socialmente como un espacio de confluencia en la ciudad. Tengamos en cuenta que *centralidad* es una palabra compuesta por dos partes una relativa al *centro* y otra que es el sufijo *dad*, es decir que se trata de un adjetivo que representa “la cualidad de centro”⁹. Esto significa que en la ciudad esta cualidad, es un valor diferencial atribuible a espacios o lugares que poseen la capacidad de destacar, de ser importantes, de ser referencia focal, de ser espacio de concentración, de convergencia-divergencia de relaciones de diverso tipo. Además este valor, es una noción estrechamente relacionada a la posición, pero también la jerarquía que ocupa dicho espacio o lugar, respecto a sus límites de influencia y a otros centros, una noción variable en

⁹ -dad. Sufijo de origen latino que en español forma, a partir de adjetivos, sustantivos abstractos de cualidad: *artificialidad* (‘cualidad de artificial’), *vistosidad* (‘cualidad de vistoso’). La forma *-dad* aparece solamente detrás de las consonantes *n*, *l* o *r* en sustantivos que proceden directamente del latín, como *cristiandad*, *crueldad*, *igualdad*, *maldad*, *vecindad*, *verdad*, etc., o en creaciones tempranas en castellano, como *hermandad*, *liviandad* y *ruindad*; pero no se emplea en la actualidad en la creación de sustantivos abstractos a partir de adjetivos. Hoy, este sufijo, dependiendo del adjetivo al que se une, adopta las variantes *-idad*, *-edad* o *-eidad*. *Diccionario panhispánico de dudas*, 2005. □ *Real Academia Española*.

el tiempo y el espacio. A este punto, la centralidad no deberá ser más un punto ni una zona determinada estrictamente por el planeamiento –zoning-, ni la infraestructura deberá considerarse sólo un canal de flujo –red tubería-, el espacio de centralidad y el espacio infraestructural deberán ser solidarios y complementarios en la construcción de la ciudad. **(Fig. 2)**

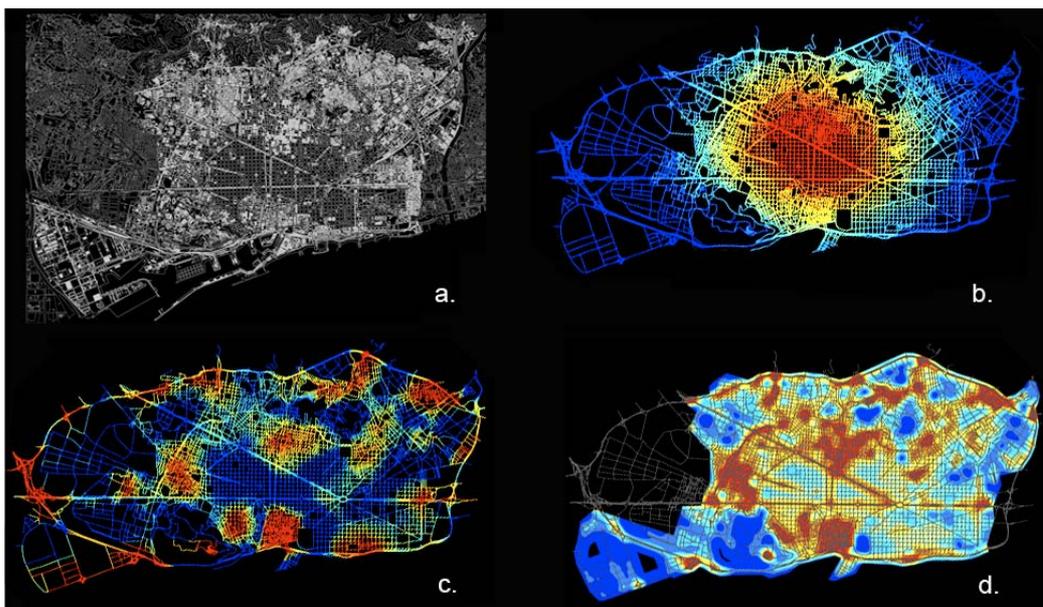


FIG. 2. Centros y centralidad en Barcelona ciudad. a. Forma construida y base geográfica, b. Centro geométrico o área central, c. Centros locales en torno a los núcleos de barrio históricos, y d. Centralidad urbana distribuida en zonas y corredores de mayor actividad. Elaboración propia a partir de HumanSpaceLab. Politécnico de Milán.

¿Asumiendo por lo tanto esta interdependencia entre centralidad e infraestructura, cuáles serían las condiciones que garantizan la calidad de esta relación en términos urbanos, o sea su habitabilidad y *urbanidad*?

El sentido de “*urbanidad*” de los asentamientos -entendido como percepción de la calidad urbana-, y el sentido de pertenencia a un lugar -entendido como percepción del grado de ciudadanía-, quedan obviados por la pérdida de identidad del centro principal y por la dispersión de las actividades en centros especializados a partir de relaciones de conectividad entre lugares, -distantes pero accesibles en un tiempo reducido-. La respuesta por lo tanto consistiría por un lado, en promover

el derecho a la centralidad (Borja, 2002)¹⁰, induciendo cambios tanto en las prácticas sociales como en las formas urbanas, conformando *centralidades lúdicas*, en donde se antepone la relación de *apropiación* del lugar por encima de la *dominación* que son cada día las más imperantes dentro del modelo capitalista de producción del espacio urbano (Lefebvre, 1971)¹¹, Y, por otro lado, en volver a articular los elementos urbanos, a partir de proyectos de centralidad que se planteen en términos de relación e integración entre el espacio de la movilidad y el espacio de la estancia, así como, y sobre todo, mediante operaciones que permitan re-habilitar, re-estructurar y re-componer lo existente.

¹⁰ Todas las áreas de la ciudad deben poseer lugares con valor de centralidad y todos sus habitantes deberían poder acceder con igual facilidad a los centros urbanos o metropolitanos. La articulación de los centros viejos y nuevos, el acceso y la recualificación de los centros históricos no sólo de la ciudad central sino también de las áreas periféricas, la creación de nuevas centralidades polivalentes en sus funciones y mixtas en su composición social son elementos consustanciales de la democracia urbana. Borja, J. en: "Gobiernos locales, políticas públicas y participación ciudadana". Revista *Aportes*. Buenos Aires. 2002.

¹¹ "Con este término [*apropiación*] no nos referimos a propiedad; es más, se trata de algo totalmente distinto; se trata del proceso según el cual un individuo o grupo se apropia, transforma en su bien, algo exterior." (Lefebvre, 1971^a:186).

2. La *urbanidad* en cuatro proyectos de centralidad urbana.

Apropiación, en términos sociales, e integración, en términos urbanos son dos aspectos determinantes para comprobar el grado de *urbanidad* de un espacio de centralidad. Por lo tanto proponemos el estudio de cuatro casos de estudio - uno latinoamericano (1950-1982) y tres europeos (entre 1989 y 1995), que son todavía espacios de transformación urbana y que han sido visitados por los autores- para identificar las estrategias urbanas, los criterios proyectuales y las soluciones urbano-arquitectónicas aplicadas para cada uno de ellos. De los cuatro proyectos el *Centro Tequendama-Bavaria* en Bogotá y la *Illa Diagonal* en Barcelona surgen de una forma de actuación donde unos núcleos o polos principales irradian centralidad hacia su entorno y hacia la ciudad existente (**FIG. 4**); mientras *Euralille* en Lille y *Rive Gauche* en París, son centralidades urbanas de gran tamaño, planteadas como macroproyectos de nueva formación, donde reconocemos un núcleo o polo central principal (**FIG. 5**).

Los cuatro proyectos, que plantean por lo tanto dos diferentes formas de actuación, nos permiten sin embargo confrontar soluciones distintas a un problema común, el de la relación infraestructura/centralidad e infraestructura/espacio urbano verificando así el grado de urbanidad de los cuatro proyectos urbanos.

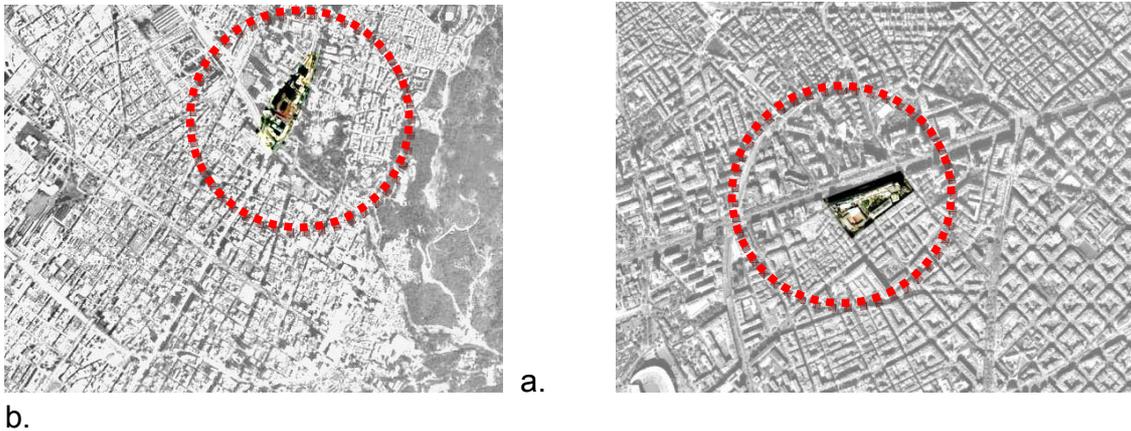


Fig. 4. Núcleos o polos principales que irradian centralidad hacia su entorno

a. Conjunto Tequendama-Bavaria en Bogotá (1950-1982), núcleo catalizador del ámbito del sector Centro Internacional, que conformará una centralidad expandida del centro histórico. Superficie: 4.5 Has. Proyectistas: Holabird, Root y Burgee (Hotel Tequendama), Cuéllar, Serrano y Gómez (Conjunto Tequendama), Obregón y Valenzuela con Pizano, Pradilla y Caro (Conjunto Bavaria).

b. Proyecto Illa Diagonal (1990-1993), complejo comercial, hotelero, de oficinas y equipamiento, que es el núcleo del área de nueva centralidad de los Juegos Olímpicos denominada Diagonal-Sarria. Superficie 5,7 Has. Proyectistas: Manuel de Solà Morales y Rafael Moneo y otros.

c. Operación Euralille en Lille (1989-1994), cuyo núcleo principal es el conjunto: Estación TAV- Torres de hotel y oficinas- Centro comercial, Superficie: 120 Has. Proyectistas: OMA, Rem Koolhaas (Plan urbanístico), Claude Vasconti (WTC), Christian Portzamparc (Torre Lyonnais), François y Marie Delhay (Hotel), Jean Marie Duthilleul (Estación TAV), Jean Nouvel (Centro Comercial), Rem Koolhaas (Grand Palais), Gilles Clément (Parque), y otros.



c.



d.

Fig. 5. Grandes operaciones urbanas de centralidad con núcleos o polos principales

c. Operación Euralille en Lille (1989-1994), cuyo núcleo principal es el conjunto: Estación TAV- Torres de hotel y oficinas- Centro comercial, Superficie: 120 Has. Proyectistas: OMA, Rem Koolhaas (Plan urbanístico), Claude Vasconti (WTC), Christian Portzamparc (Torre Lyonnais), François y Marie Delhay (Hotel), Jean Marie Duthilleul (Estación TAV), Jean Nouvel (Centro Comercial), Rem Koolhaas (Grand Palais), Gilles Clément (Parque), y otros.

d. Operación Paris Rive Gauche (1991-2011), amplia zona de transformación urbana que tiene como núcleo la Biblioteca Nacional de Francia y que pretende extender la centralidad desde el centro histórico de París. Superficie: 130 Has. Proyectistas: Roland Schweitzer (Sector Tolbiac), Pierre Gangnet (Sector Tolbiac-Chevaleret), Christian de Porzamparc (Sector Massena), Bruno Fortier (Rue du Chevaleret), Paul Andreu (Avenue de France), Dominique Perrault (Biblioteca Nacional de Francia) y Christian Devillers (Edificio INSIGHT).

(1950-1982) Bogotá. Centro Tequendama-Bavaria: centralidad en continuidad, polaridad de uso hotelero-terciario y relaciones infraestructurales de proximidad y conexión.



Fig. 6. Ejes de centralidad y centralidades urbanas en los años 80. Fuente: Mayorga sobre imagen Escala No.154

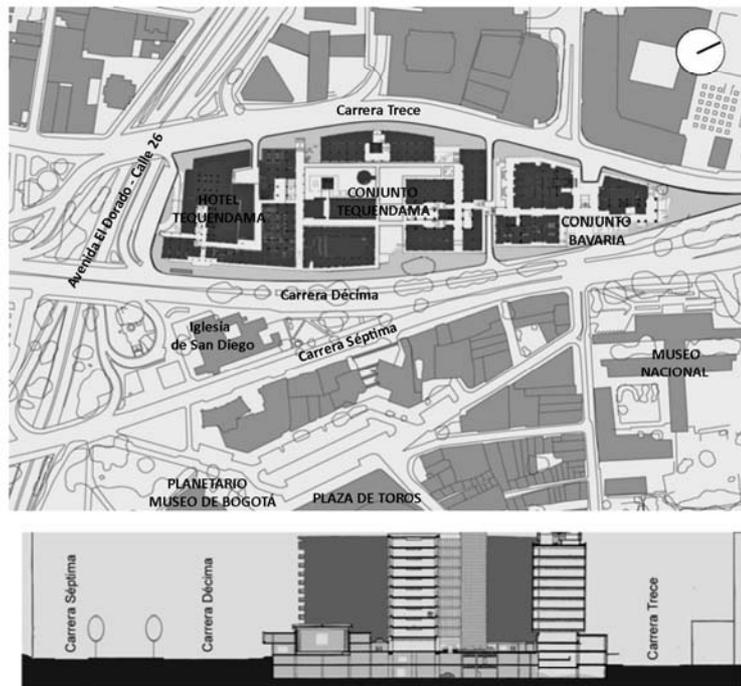


Fig. 7. Planta baja y sección urbana. Fuente: Fontana, 2010



Fig. 8. Vistas del conjunto desde la carrera Séptima, desde el espacio libre interior del conjunto Tequendama y del acceso peatonal al conjunto Bavaria. Fuente: Mayorga Fontana, 2008

El *Centro Internacional* de Bogotá, es una extensa zona que se ha consolidado en el área de San Diego, donde a lo largo de los años se han ido localizando los edificios más representativos de entidades financieras y bancarias, así como el *Planetario Distrital*, hoy sede del *Museo de Bogotá*, y también edificios de viviendas, entre ellos las torres *Residencias del Parque*, entre otros. Es también una zona estratégica en las políticas de renovación urbana en curso y de las discusiones sobre el transporte colectivo.¹²

Su ámbito central que denominamos *Centro Tequendama-Bavaria* es un conjunto urbano destacado que da inicio al proceso de consolidación del área y que no se basa en un proyecto o plan general, ni tampoco obedece a las lógicas exactas de un *master plan*, sin embargo, plantea una “idea de centro” con reglas, premisas y criterios comunes (Téllez, 1983. Salazar, 2007. Fontana, 2012), que se consolida gradualmente a partir de *pautas implícitas*¹³.

El conjunto construido entre 1950 y 1982, está formado por ocho edificios: el *Hotel Tequendama* y dos conjuntos, que denominamos *Conjunto Tequendama* y *Conjunto Bavaria*. El *Hotel Tequendama*¹⁴ es el edificio que dió inicio a la consolidación del sector como centro hotelero y de negocios -siendo hito y principal sede de la actividad hotelera por mucho tiempo-. El *Conjunto Tequendama*¹⁵ está compuesto por 4 edificios: *Edificio Bochica* (oficinas/comercio), *Edificio Residencias Tequendama Sur* (hotel/comercio); *Edificio-conjunto Bachué* (teatro/comercio/oficinas); *Edificio Residencias Tequendama Norte* (hotel/comercio). Es un proyecto unitario en su concepción pero realizado en distintas fases entre 1952 y 1982, a partir de edificios individuales que al desarrollarse en un arco temporal muy amplio, ha sido objeto de variaciones y cambios respecto a su planteamiento inicial. El *Conjunto Bavaria*¹⁶, está formado por tres edificios, dos de viviendas y uno de oficinas, con

¹² Actualmente están en realización el paso por la zona de líneas troncales de transporte del sistema masivo en autobuses articulados en “Transmilenio” y los estudios de la primera línea del metro.

¹³ . Maria Pia Fontana. El espacio urbano moderno. El Conjunto Tequendama Bavaria. Bogotá 1950-1982. Tesis doctoral. ETSAB-UPC, 2012

¹⁴ El Hotel Tequendama (1950-1953; y ampliado en 1978) (Proyectistas: Holabird-Root-Burgee. Ampliación: Cuellar-Serrano-Gómez. Constructores: Cuellar-Serrano-Gómez. Usos: Comercio, Hotel)

¹⁵ El Conjunto Tequendama (1952-1982) (Proyectistas: Cuellar-Serrano-Gómez. Constructores: Cuellar-Serrano-Gómez. Usos: Oficinas, Hotel, Comercio, Ocio)

¹⁶ El Conjunto Bavaria (1962-1965) (Proyectistas: Obregón-Valenzuela y Pizano-Pradilla-Caro. Constructores: Pizano-Pradilla-Caro. Usos: Vivienda, Oficinas, Comercio, Ocio)

un gran cuerpo bajo único de dos/tres plantas de altura. Es un proyecto unitario tanto en su ideación como en su ejecución llevado a cabo entre 1962 y 1965.

A nivel metropolitano el *Centro Tequendama-Bavaria* consolida la estructura lineal de centros que conforma el *centro expandido* de la ciudad¹⁷, en un área de intersección del sistema de calles del vector longitudinal principal sur-norte (carreras *Séptima*, *Décima* y *Trece*); y de la principal conexión oriente-occidente (la calle 26/*Avenida El Dorado*), que establece una conexión directa del centro con el aeropuerto (**Fig 6**). A nivel urbano, consolida la estructura en secuencia de espacios urbanos emblemáticos, que a partir de la *Plaza de Bolívar* (Plaza Mayor) y a lo largo de la *Carrera Séptima*, establecen la relación de transición entre la ciudad de traza colonial y la de nueva formación. Finalmente a nivel urbano-arquitectónico, todos los edificios dispuestos dentro de una misma manzana (definida en sus bordes por las carreras *Décima* y *Séptima*, hacia oriente; por la carrera *Trece*, hacia occidente; por la calle 26/avenida hacia sur; y por la calle 29, hacia norte), están conformados por cuerpos bajos y cuerpos altos, agrupados mediante soluciones arquitectónicas y urbanas de continuidad, permeabilidad y transparencia.

A nivel viario se plantean relaciones urbanas de proximidad hacia el centro histórico (carrera *Séptima*, *Décima*, *Trece*) y de conectividad directa hacia el aeropuerto (viaducto de la calle 26): la conformación de circuitos para atravesar a pie el conjunto con pasajes interiores y exteriores cubiertos, la prolongación de las calles existentes en correspondencia de espacios privados de acceso público, así como la superposición de las calles longitudinales (*Séptima*, *Décima* y *Trece*) respecto al viaducto de la calle 26 en continuidad y conexión con el centro histórico, son condiciones que garantizan integración entre el espacio urbano y su entorno. (**Fig 7**)

El *Centro Tequendama-Bavaria*, es un espacio central a diferentes escalas: por su valor simbólico; por su localización estratégica; por incorporar en su ámbito de influencia los usos culturales existentes, reforzándose como polo terciario, hotelero y cultural, además del comercio y la vivienda; y por conformar un sistema unitario

¹⁷ En el planeamiento y a nivel descriptivo en la ciudad de Bogotá se ha denominado centro expandido a la zona central de Bogotá que sin límites claros agrupa actividades terciarias y comerciales en torno al centro histórico.

de espacios urbanos que resuelven la relación con la ciudad a nivel peatonal. (Fig 8). Actualmente existen proyectos viarios y propuestas urbanísticas que pueden llegar a modificar las condiciones de relación del conjunto, con su entorno afectando su urbanidad¹⁸.

(1990-1993) Barcelona. Illa Diagonal: centralidad en continuidad, polaridad terciaria-comercial y relaciones infraestructurales de proximidad.



Fig. 9. Estrategia de Áreas de Nueva centralidad en Barcelona con localización de la Illa Diagonal. Fuente: Mayorga, 2009



Fig. 10. Planta baja y sección urbana. Fuentes: Mayorga sobre base Mirko Zardini 1999.

¹⁸ Las propuestas de autobuses articulados "Tramviante" que pasa por el sector, y las dimensiones de sección de estas vías especializadas y el efecto barrera que producen pueden afectar notablemente al carácter del lugar, por otra parte también hay discusiones sobre la construcción de la primera línea del metro y también de un nuevo centro internacional.

Fig. 11. Vistas desde la Diagonal, desde la calle Constança y vista del interior del centro comercial. Fuentes: www.manueldesola.com

La llamada *Illa* -o manzana- localizada sobre la avenida *Diagonal* de Barcelona¹⁹, hace parte de una de las estrategias urbanas de nueva centralidad más conocidas a nivel internacional, las *Áreas de Nueva Centralidad*, que han sido el marco general de las propuestas de transformación de la ciudad para los Juegos Olímpicos de 1992. “*La estrategia de ANC para Barcelona asume el rol de instrumento de promoción económica y reequilibrio urbano*” (Busquets, 1987). Se plantearon inicialmente 4 zonas olímpicas principales a las cuales se agregaron otras 8, por un total de 12 áreas de oportunidad²⁰, espacios ocupados por actividades en obsolescencia o intersticios en la ciudad consolidada, lugares con localización estratégica y con condiciones de accesibilidad previas y/o futuras: **(Fig 9)**.

En el área de oportunidad *Diagonal-Sarrià* se propone el proyecto de la *Illa Diagonal* (1992, Manuel de Solà-Morales, Rafael Moneo²¹), un amplio complejo de usos mixtos²², comercial, de oficinas, hotelero y de ocio, que ocupa una manzana de forma triangular y que reutiliza a partir de un concurso internacional el solar ocupado por el antiguo *Hospital de Sant Joan de Deu*.²³ Desde 1950 el entorno de la plaza Francesc Macià adquiere un gran valor de centralidad a pesar de su distancia al centro de negocios tradicional –a 1.3 kilómetros del paseo de Gracia-, y a lo largo de la *Diagonal* se presentaba una estructura de centralidad intermitente por lo cual se plantearon desde 1958 propuestas para extender la centralidad a zonas periféricas.²⁴ Después de la apertura del primer cinturón de Ronda y de la construcción del centro comercial en el cruce de la calle Carlos III con la *Diagonal*, se impulsó un proceso de terciarización que caracterizará el

¹⁹ La red viaria básica del sector había quedado pendiente de ejecución por la existencia de grandes solares, *la Diagonal ha permanecido subutilizada como vía principal de acceso y de distribución del tráfico hacia el centro por la inexistencia de las calles transversales que le dan coherencia al sistema viario. La reciente apertura de Numancia y Entença, y la prevista de las calles Gandesa y Dr. Fleming, acabarán de facilitar una correcta accesibilidad al sector conectando los barrios de Sarrià y Les Corts con el sector izquierdo de Eixample y Montjuic. Arees de nova centralitat, Ajuntament de Barcelona 1987. pp. 24*

²⁰ 1. *Diagonal-Sarrià*. 2. *Carrer Tarragona*. 3. *Renfe-Meridiana*. 4. *Plaça Cerdà*. 5. *Carles I-Avinguda Icària*. 6. *Port Urbà*. 7. *Plaça de les Glòries*. 8. *Vall d'Hebron*. 9. *Sagrera*. 10. *Diagonal-Prim*. 11. *Zona universitària*. 12. *Montjuic*. De estas 12 áreas *Carles I-Avinguda Icària, Vall d'Hebron, Zona universitària y Montjuic*, hacían parte del proyecto olímpico de Barcelona 92

²¹ Con la colaboración de: Mariano Moneo, Ing. de Caminos Canales y Puertos, Luis Tobella, Antón Pàmies, Andrea Casiraghi, Francesc Santacana, Lucho Marcial, Felix Wettstein, arquitectos.

²² La superficie del solar es de 34 hectáreas y el programa de usos es: residencial (35.110m²), oficinas (72.395m²), hotelero (55.600m²), deportivo-recreativo (5.784m²) y comercial (73.385m²). La gestión se ha realizado mediante la participación de la iniciativa privada promovida sectorialmente.

²³ El Servicio de Planemiento del Ayuntamiento de Barcelona, convoca para participar en el concurso a reconocidos arquitectos como Mario Botta, Wilhelm Holzbauer, Giancarlo de Carlo, Derek J. Walker y Manuel de Solà y Rafael Moneo.

²⁴ Plan Especial de la Diagonal de 1958

tramo de la *Diagonal* desde la plaza *Francesc Macià* hasta la zona Universitaria, quedando el ámbito de la *Illa* entre estos dos nodos de actividades -a 800m y 1600m respectivamente-.

El nuevo centro está localizado en la parte sur oriental del ensanche de Barcelona, sobre la avenida *Diagonal* en el barrio *Les Corts*, una zona residencial y de oficinas. Todo el ámbito se convierte en una amplia supermanzana conformada y conectada en sentido sur-norte por la calle *Numancia* y la calle *Entença* (relacionada con la Plaza *Francesc Macià*) y por la calle *Constança* prolongación de la calle *Caravel·la de la Niña*, que no pierde su continuidad y atraviesa el proyecto con un tramo soterrado bajo la avenida *Diagonal*, llegando a la calle *de Déu i Mata*. La conexión del sector en automóvil y autobús se ha garantizado desde el principio y, más recientemente, la inserción de la red del tranvía ha mejorado la conectividad, mientras las estaciones de metro no se encuentran a distancias cercanas. La accesibilidad peatonal por otro lado está garantizada gracias a la sección de la avenida *Diagonal* caracterizada por amplios espacios de circulación.

La *Illa Diagonal* está compuesta por cinco volúmenes dispuestos perimetralmente respecto a las calles del entorno y alrededor de un espacio libre central: un gran bloque principal escalonado en su remate un *rascasuelos* de 400metros de longitud localizado a lo largo de la avenida *Diagonal*, con el centro comercial ubicada en planta baja y sótano; un hotel (L'Illa) en las plantas superiores; un edificio de oficinas preexistente sobre la calle *Entença*; un centro escolar y un equipamiento deportivo de nueva implantación sobre la calle *Numancia*; otro edificio con uso hotelero (*Hotel NH*) sobre la calle *Dèu i Mata*, y un pequeño edificio cúbico que alberga el auditorio (*Auditorio Axa* y discoteca). **(Fig 10)**.

La *Illa Diagonal* es un espacio central a diferentes escalas: destaca formalmente por su volumen principal sobre la *Diagonal*, un gran bloque unitario con identidad formal, que sin recurrir a arquitecturas llamativas colabora a dar continuidad en planta y en alzado a la avenida. Los usos existentes en el barrio (vivienda) y la mezcla de nuevos usos a escala de barrio (equipamientos y parque) así como de usos-ancla principales -con potencial de atracción más amplio a nivel comercial

(gran superficie-supermercado, Decathlon, Fnac, Auditorio) o con uso terciario u hotelero-, confieren mucha vitalidad al centro. La calle peatonal comercial interior, intersecada por varios pasajes y ámbito de acceso transversales, el espacio público de la avenida Diagonal, el parque y los espacios interiores de la manzana, están conectados mediante un sistema de recorridos peatonales en planta baja - de propiedad privada pero acceso libre- que garantizan la cualidad del espacio urbano y la definición de un espacio-calle permeable e integrado. (Fig 11)

(1989-1994) Lille. Euralille: centralidad nodal, polaridad terciaria-comercial y nodalidad infraestructural.



Fig. 12. Estrategia territorial y solar existente
Fuentes: www.zoomsurlille.fr/eurailille y el Croquis

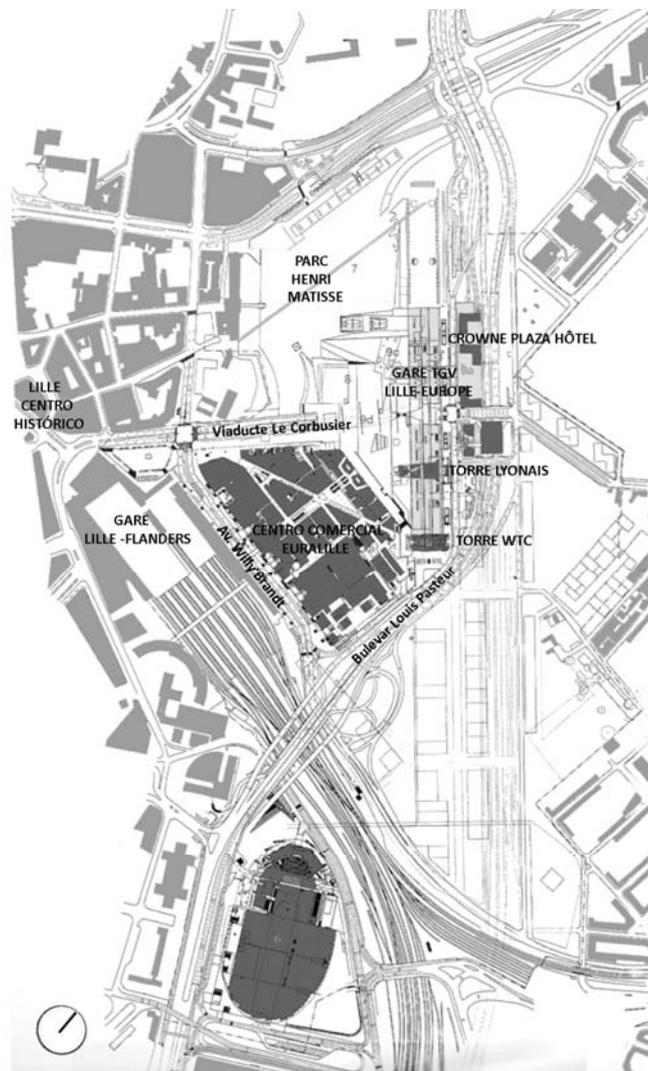


Fig. 13. Implantación y planta baja del conjunto.
Fuentes: Mayorga, 2008



Fig. 14. Relaciones con el entorno: Plaza des Buisseries entre Gare Lille-Flanders, vista desde el centro comercial Euralille al centro histórico, vista del Gare TGV Lille-Europe y torres Lyonnais y World Trade Center. Fuentes: archivo personal

Euralille, es una operación de renovación urbana de escala metropolitana y europea que incide a escala local urbana. Tiene como objetivo conformar un nuevo centro de actividades terciarias en la ciudad, en torno a la nueva estación del TGV, un nodo infraestructural y de actividades, un *hub* internacional interconectado con el nordeste de Europa²⁵, que a nivel económico y de empleo da respuesta al proceso de desindustrialización de la ciudad de Lille. Para su emplazamiento se aprovechan los espacios obsoletos y en desuso cercanos al centro histórico, en el centro de la ciudad de Lille y de toda la aglomeración metropolitana (Cuñat 2000)²⁶ y su programa se basa en un centro de negocios con actividades mixtas (oficinas, centro comercial, hotel, ocio, etc.) vinculado a un intercambiador modal terrestre (ferroviario y viario principalmente). *Euralille* se sitúa en la parte oriental de la ciudad, en una zona intermedia entre el centro histórico y la periferia, y ocupa una parcela de gran tamaño, delimitada hacia norte por el viaducto Le Corbusier, hacia este por una calle paralela a la estación *Lille-Flanders* y hacia oeste por una carretera denominada *Bulevar Louis Pasteur*. Actualmente el centro, que no ha sido desarrollado en su totalidad²⁷, se encuentra en proceso de consolidación en sus relaciones respecto al entorno urbano. **(Fig 12)**

Euralille es un artefacto complejo, donde la infraestructura ferroviaria y viaria se incorporan dentro del proyecto en un intercambiador modal conformado por la estación del tren de alta velocidad Lille-Europe (con destinos Londres, Bruselas, Francia), un aparcamiento de 1.370 plazas, la estación de metro y las paradas del tranvía. El viaducto Le Corbusier es el principal eje de conexión vehicular y peatonal entre el centro del municipio, la estación *Lille-Flanders*, y la estación del TGV **(Fig 13)**. En la esquina norte de la existente estación *Lille-Flanders* está ubicado el acceso al centro comercial que en su planta baja presenta dos ejes

²⁵. Las decisiones a nivel internacional y nacional de construir el canal de Mancha y de plantear un nuevo trazado del TGV, en su paso por Lille, le convierten en un nodo estratégico en el centro del triángulo que conecta las ciudades de París (60min), Londres (80min) y Bruselas (40min). Sus condiciones de uso, conexión y dimensión harán que el centro de negocios *Euralille* se posicione como el tercero más importante de Francia.

²⁶. “Se ubica el la periferia del centro urbano, aprovechando la devolución legal de los terrenos ocupados por la última muralla derrumbada entre los años 1920 y 1950. Aprovechando la disponibilidad de unas 120 hectáreas de terreno, se consigue hacer entrar el tren de alta velocidad (TGV) en el centro de la ciudad de Lille y de toda una aglomeración metropolitana”. Federico Cuñat i Lopez Zaragoza 7 de Abril 2000

²⁷ No se construyó el ala sur de la estación ni la totalidad de las torres superpuestas previstas debido a problemas técnicos, pero en cambio hacia el extremo sur y norte del complejo se tiene programado construir en áreas cercanas dos nuevos barrios.

peatonales principales²⁸. La nueva estación del TGV hacia este, es un cuerpo bajo sobre el cual se encuentran superpuestos tres edificios en torre alineados (Edificios *World Trade Center*, *Credit Lyonnais* y hotel). El centro incluye también el parque Henri Matisse, localizado hacia norte en un gran espacio interior de manzana y hacia sur el *Gran Palacio de Lille*, llamado *Congrexpo*,²⁹ separado del conjunto por la carretera *Louis Pasteur* y las líneas férreas de la estación *Lille Flanders*. El principal espacio de conexión entre el centro existente, la antigua estación *Lille Flanders* y el centro comercial se produce nivel de la calle en la *Plaza des Buisses* en el costado norte de la estación, con el flujo de turistas y viajeros, así como de residentes y vecinos que van al centro comercial (**Fig 14**).

Euralille ejemplifica una estrategia de centralidad urbana de tipo nodal, en torno a un elemento principal, el nodo de la estación *TGV-Gare Lille Europe*, con superposición e hibridación entre infraestructuras, edificación y espacio libre. A nivel simbólico el conjunto ha logrado crear una imagen mediática representativa de Lille, a partir de la acumulación y superposición de edificios y de elementos infraestructurales, proyectados mediante criterios de maximalismo formal y funcional³⁰ y es una centralidad con usos mixtos que intenta crear un lugar compatible con la ciudad existente. Sin embargo, las soluciones de continuidad urbana centro histórico-*Euralille-Lille Este* son limitadas física y visualmente, dado que el nodo infraestructural presenta una adherencia terminal asimétrica y parcial hacia el entorno, y la riveranidad de sus ejes viarios y espacios de movilidad es incierta. El mismo *Viaducto Le Corbusier*, calle-puente en rampa que da acceso a la estación, es un elemento segregado, mientras la calle hacia oeste, entre el centro comercial y la antigua estación, así como la carretera *Bulevar Louis Pasteur* son áreas de servicio del centro comercial y espacios de borde que no favorecen la articulación entre el conjunto y su entorno³¹. El conjunto es un espacio central

²⁸ . Según Jean Nouvel proyectista del centro comercial, se intentará en este gran espacio cubierto recrear una estructura tipo “pueblo” basada en la disposición de arquitecturas autónomas.

²⁹ . El palacio de congresos posee una zona de exposiciones, una sala de conciertos de rock y un aparcamiento de 1230 plazas.

³⁰ .Koolhaas, el proyectista principal retoma en este proyecto su aproximación teórica a la “ciudad genérica”, reconociendo un valor en el caos de la realidad metropolitana, haciendo énfasis a nivel infraestructural en la idea de conseguir una “máxima superposición de redes”, y a nivel de espacio urbano, un espectáculo de la simbiosis entre cultura y economía.

³¹ . Los bordes del proyecto hacia las calles perimetrales-hacia el sur y oriente-, representan un problema de configuración a partir de la localización de usos y de relación con el entorno, el Bulevar Louis Pasteur, sus enlaces y pasos a distinto nivel, son un tema pendiente a resolver si se quiere establecer una continuidad física y visual con el costado oriental de Lille, así como también una conexión vehicular y

por su uso logístico y de transporte, mientras respecto al uso terciario asociado a una baja densidad residencial y al flujo de paso de los viajeros, es un espacio urbano banal que ha traído algo de periferia a este nuevo centro³², convirtiendo *Euralille* en una ciudad complementaria a Lille (Morandi, 2004).

(1989-1995) París. Rive Gauche-Bibliothèque Nationale de France: centralidad en agregación, polaridad en equipamiento y relaciones infraestructurales de proximidad y conexión.

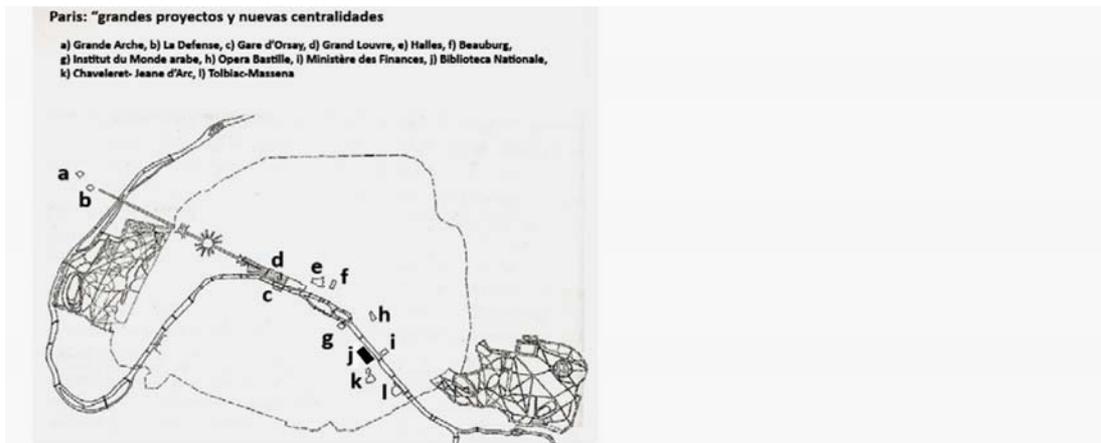


Fig. 15. Estrategia urbana de centralidades y localización de la Rive Gauche. Fuente: Macchi Cassia 1991



Fig. 16. Operación Rive Gauche e implantación urbana de la Bibliothèque Nationale. Fuente: www.parisrivegauche.com.

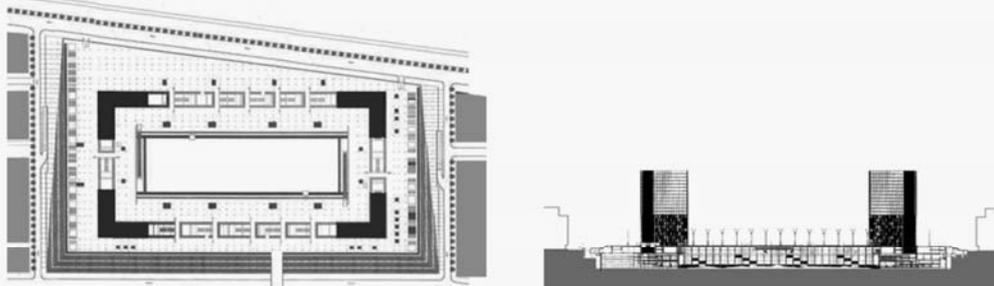


Fig. 17. Planta baja y sección urbana de la Biblioteca. Fuente: Elaboración propia.



peatonal más clara con el edificio Congrexp
³² Cuando el proyecto anticipa con la mixtura de funciones, nada garantiza el resultado positivo de urbanidad. Sobre todo cuando la
 logística de multiplica sus edificios y aumenta la complejidad funcional del sector. Fuente: Federico Cuñat y Lopez Zaragoza 7 de Abril
 2006. Ecole Centrale de Lille. INRS-UNR

Fig. 18. Vistas de la pasarela S. Beauvoir, del frente sobre Quai Mauriac y desde el costado Este del Sena. Fuentes: archivo personal.

Las actuaciones urbanas de los últimos veinte años en París, se enmarcan en la realización de “los grandes proyectos”³³ cuya programación tiene su referente en la planificación y en algunas políticas territoriales de escala metropolitana según directivas del *Schema directeur* de 1965, donde se ponía como objetivo el homogenizar en cuanto a accesibilidad, las áreas centrales y la periferia, la *banlieu*, a través de un consistente sistema de conexiones infraestructurales³⁴. Las intervenciones en infraestructura serán la base de esta reorganización a través de la implantación de las *villes nouvelles*, y de la proyectación de espacios públicos mediante el programa *Banlieu 89*.

En cuanto a las actuaciones sobre el centro de París -es decir el área dentro de la antigua muralla de *Thiers*-, se proponen en los años ochenta, una serie de proyectos para reorganizar la centralidad a partir de actuaciones de carácter estatal y municipal, mediante una estrategia de aprovechamiento de espacios obsoletos y con potencial relación infraestructural a distintas escalas, a nivel nacional, metropolitano y también local. El sistema de centralidad propuesto plantea la potenciación, mediante nuevos usos, de un eje urbano que empieza en el noreste con el *Bois de Boulogne*, pasa por la avenida *des Champs Élysées* y la *Ille de France*, y se extiende al sureste por el río Sena hacia *Bois de Vincennes*. A partir de este eje se define un área a su alrededor donde se disponen los denominados “Grandes proyectos” (*Grand Arche, Defense, Gare d’Orsay, Grand Louvre, Halles, Beaubourg, Institut du monde arabe, Bastille Opera, Ministère des Finances, Bibliothèque Nationale, Chaveleret-Jeane d’Arc, Tolbiac- Massena*), intervenciones de diverso tamaño y función, con distintos procesos de gestión y tiempos de materialización, que tendrán repercusiones hasta la actualidad, en sus entornos específicos y en el sistema general de centralidad (**Fig 15**).

Para demostrar en parte los efectos de las estrategias urbanas en curso, nos centraremos en una de las intervenciones, la *Bibliothèque Nationale François Mitterrand*, ubicada en la *Rive Gauche* un área de transformación urbana que tiene como principal elemento de referencia este equipamiento. La propuesta de la *Rive*

³³ impulsados en su momento por el presidente Mitterrand y el alcalde Chirac.

³⁴ Morandi, Maurizio, *Fare centro*, Meltemi editore, Roma 2004, pp18

*Gauche*³⁵ comprende la reordenación de tres barrios *Austerlitz*, *Tolbiac* y *Massena*, localizados en sucesión en la rivera oeste del Sena, y a nivel infraestructural comprende el cubrimiento de las líneas férreas³⁶, la construcción de la *avenida de France*, la construcción de una nueva línea de metro (*Meteor 14*), y también, la edificación de una nueva sede para el *Banco de Francia* y la localización de la *Université Paris VII*. La *Bibliothèque Nationale*, está en medio de *Tolbiac* en un sector comprendido entre dos ejes transversales al río Sena, el *Bulevar de Bercy* y la *Rue Neue Tolbiac*, y dos ejes paralelos, la *avenida Quai Francois Mauriac* con el muelle sobre el Sena, y la *avenida de France*, en colindancia con las líneas férreas que llegan a la vecina estación de *Austerlitz* (**Fig 16**).

La biblioteca ubicada en una manzana de grandes dimensiones, ocupa una posición central en el sector donde las viviendas, oficinas, parques y equipamientos -a norte y sur- son de densidad media y escala de barrio. El *bulevar de Bercy* y la *Rue Neue de Tolbiac* son calles de conexión este-oeste a través de puentes sobre el río. Frente al uso dominante destinado a la biblioteca, con repercusiones urbanas más allá del barrio, se mezclan a su alrededor usos y edificios de menor dimensión que producen un cambio de escala a la intervención, que además aporta al equipamiento-ancla una relación de vecindad. La biblioteca monumental está elevada sobre una plataforma –excepto sobre la *avenida de France*-, y genera una nueva topografía más que una arquitectura³⁷, con un bosque interior de acceso y con gradas en tres costados, que permite conformar un mirador hacia el río Sena y el entorno urbano (**Fig 17**). Las calles perimetrales están conformadas en sus bordes mediante las escaleras-gradas de acceso a la biblioteca y la conexión hacia el Sena para llegar al *Parc de Bercy*, se realiza a través de un puente peatonal y de bicicleta. El edificio es un espacio central por su localización, por su valor simbólico a nivel arquitectónico, dado el gran tamaño y

³⁵ En el año 1991 se realiza un Plan d'Amenagement de Zone (PAZ) y las transformaciones se inician desde 1994, en un área total de 130 hectáreas, que se extiende a lo largo de una franja de dos kilómetros sobre la rivera suroeste del río Sena.

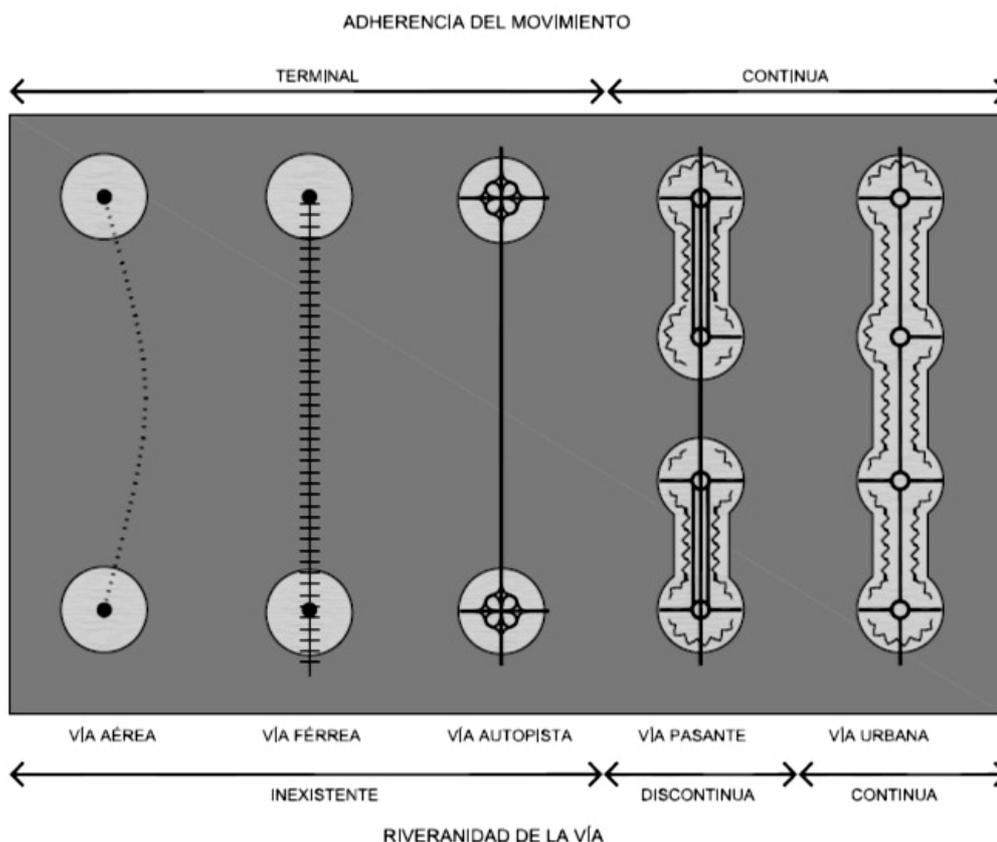
³⁶ En un momento se discutió la posibilidad de trasladar la estación ferroviaria de *Austerlitz*, sin embargo la propuesta se abandonó por sus elevados costos.

³⁷ “*La Biblioteca Nacional en un cierto modo no existe, en el sentido que el conjunto no tiene fachada principal, una entrada ostentosa y su centro formado por un vacío lleno de árboles. Los elementos visibles, las torres, no son accesibles. Además se sube a la biblioteca antes de poder acceder como si se tratase no de una arquitectura sino de un territorio*”. *Trois lectures*. Bibliothèque nationale de France, 1995, “Techniques et architecture”, n 420, pp 14-23.

las dimensiones monumentales del proyecto, y por su condición de gran mirador urbano hacía el río y el entorno. Sin embargo la respuesta indiferenciada de las fachadas y de los bordes de la plataforma que conforman la calle, provocan a nivel del peatón desorientación y falta de legibilidad de los accesos al edificio, conformando espacios urbanos muy amplios y extendidos y poco articulados con la escala del barrio cercano. **(Fig 18)**.

3. Una cuestión de mediación: *rivenaridad* y *adherencia* en el espacio-calle.

Los proyectos analizados nos muestran un conjunto de temas a tener en cuenta para la propuesta e implantación de centralidades urbanas, haciendo énfasis en el rol crucial de los espacios de movilidad para su integración urbana. Son centralidades urbanas caracterizadas por diferentes condiciones de *rivenaridad* y *adherencia*³⁸ (Brès, 2006) de las infraestructuras involucradas en cada proyecto. Para Amar el movimiento representa un hecho esencial en la ciudad como generador de urbanidad: la *rivenaridad* (Amar, 1993) es el tipo de relación que se establece entre la vía o canal para el movimiento, con los bordes de su entorno, y puede ser continua, discontinua o nula, mientras que la *adherencia* (Demorgon, 1991), es la relación que se establece entre el modo de locomoción y el entorno, y esta puede ser terminal o longitudinal, es decir puntual o en tramos. (Fig 19)



³⁸ Es decir una típica calle urbana, produce una relación constante de fricción con el entorno, una “rivenaridad” continua con los bordes del espacio calle, y si en ella nos desplazamos a pie la “adherencia”, es decir la posibilidad de desplazarnos y de acceder a los edificios será longitudinal a lo largo de todo el eje. En el otro extremo tendríamos la movilidad en avión donde la rivenaridad será nula y la adherencia será de tipo terminal en torno a los aeropuertos. Estas dos relaciones en conjunto establecerán entonces el grado de urbanidad de una infraestructura, asociado a las relaciones que favorece el espacio canal de movimiento y a la predisposición de un modo de movimiento a crear relaciones concretas con su entorno.

Fig. 19. "Riveranidad" de la vía y adherencia del movimiento según el tipo de vía. Fuente: Mayorga a partir de A. Brès.

Las condiciones de *riveranidad* y de *adherencia* se materializan a partir de diferentes relaciones físicas, espaciales y/o funcionales continuas, discontinuas, puntuales o en red: por *adyacencia* (por transparencia, permeabilidad, etc); por *conexión puntual* (con puentes o conectores); por *niveles* (con superposiciones, elevaciones, enterramientos, etc.); por *circuitos* (recorridos o sistemas de recorridos mediante itinerarios organizados o aleatorios). Así como mediante diferentes soluciones de relación por mezcla de usos continuas, discontinuas o puntuales: por *hibridación* (cuando el espacio de la infraestructura alberga actividades distintas p-e. espacios públicos, equipamientos, etc.); por *acupunturas* (repetición de la misma actividades en secuencia a lo largo de un sistema infraestructural, p. e. estaciones de metro, tranvía, etc.)³⁹. En cada uno de los casos analizados la relación entre espacios de centralidad y espacios de infraestructura ha sido planteada y resuelta de diferentes maneras con resultados más o menos logrados en términos urbanos y con diferentes grados de integración respecto al entorno y respecto a la ciudad. Veamos para cada uno de ellos como se concretan estas relaciones.

El *Centro Tequendama-Bavaria*, una polaridad de uso hotelero-terciario, propone soluciones de *adyacencia* respecto al viario perimetral en los costados oriental, sur y norte mediante relaciones de continuidad y permeabilidad en toda la planta baja; soluciones de *adyacencia* y *niveles* en el costado occidental hacía la carrera *Trece* ubicada a un nivel inferior de tres metros respecto a los espacios públicos, donde se garantizan las relaciones en planta baja mediante acceso y actividades y la accesibilidad al nivel superior mediante escaleras y vestíbulos públicos; además presenta soluciones de *circuitos* con recorridos y accesos peatonales. El espacio urbano en general presenta un buen grado de *riveranidad* en todos los espacios de circulación peatonal, con un grado mayor en el ámbito sobre la carrera *Décima* y *Séptima*, y presenta una importante condición de *adherencia* con lo que respecta a la movilidad en automóvil, a lo largo de los bordes y mediante dos

³⁹. Las diferentes soluciones adoptadas en la resolución de la relación entre espacios de centralidad y espacios de movilidad están desarrolladas en diferentes casos de estudio en la tesis doctoral de uno de los autores del texto. *Espacios de centralidad urbana y redes de infraestructura* (UPC-Barcelona) de Miguel Y. Mayorga. En este texto los casos de estudio son representativos de algunas de estas soluciones

aparcamientos soterrados de grandes dimensiones. **(Fig 20)**

Respecto al sistema de centralidades urbano, el *Centro Tequendama Bavaria* configura relaciones en secuencia de centros, en relaciones de proximidad y en conexión; es un espacio urbano-cruce que ocupa una manzana de gran tamaño relacionada con dos vectores importantes de la ciudad -uno centro-norte y otro centro-occidente- con características diferentes: el vector centro norte que conecta el conjunto con el centro de la ciudad, es un sistema lineal de centralidades de proximidad, que se desarrolla dentro de un tejido tradicional, donde las calles presentan un alto grado de riveranidad longitudinal. Mientras que el vector que se extiende al occidente, la *Avenida Eldorado-calle 26*, es una centralidad en secuencia a mayores distancias, que opera a lo largo de una autopista urbana donde los núcleos urbanizados se conectan mediante *adherencia* puntual -a la autopista- que se caracteriza por *riveranidad* discontinua.



Fig. 20. Centro Tequendama-Bavaria. Condición de *riveranidad* hacia la fachada oeste del Conjunto Bavaria sobre las carreras Sèptima y Décima. Fuente: Mayorga Fontana, 2008

El proyecto de la *Illa Diagonal*, es una centralidad en secuencia y continuidad del eje de la avenida Diagonal, una polaridad terciaria-comercial, que por su respuesta a la configuración de las calles vecinas, la permeabilidad y multiplicidad de itinerarios de la planta baja, plantea soluciones de relación edificio-canales de movilidad por *adyacencia*, *circuitos* y *niveles*. Respecto a las calles perimetrales

las soluciones de adyacencia se disponen en plantas bajas con accesos y conexiones pasantes a nivel de la calle, donde la avenida Diagonal tiene un papel destacado ya sea por la dimensión de la acera como por la fachada propuesta que siendo larga y unitaria, es también permeable y presenta accesos al conjunto. **(Fig 21)** La planta baja del conjunto tiene una serie de recorridos internos y externos que conectan a los diferentes edificios y espacios libres, se establece así una red de *circuitos* que permite la posibilidad de atravesar la manzana de diversas maneras. Respecto al uso de *niveles*, el paso inferior bajo el edificio aunque está limitado en su relación con los bordes en todo el recorrido, resulta iluminado y bien articulado en los puntos de contacto superiores –cruces con calles- e inferior –accesos- bastante cercanos. Es un proyecto que presenta un nivel de *riveranidad* y de *adherencia* importante con el entorno residencial, de equipamientos y oficinas del barrio de *Les Corts*, y establece una conexión al otro lado de la Diagonal con el de *Sarrià*.



Fig. 21. Illa Diagonal. Condición de *riveranidad* hacía la fachada norte sobre la Avenida Diagonal. Fuente: Mayorga Fontana, 2010

Euralille, es una centralidad de tipo nodal, en torno a un nodo infraestructural de adherencia puntual o terminal -relación propia de las redes ferroviarias y de autopistas-, con actividades con alto grado de especialización y autonomía urbana respecto al centro tradicional, un polo terciario-comercial, que genera expectativas

de gran escala con un doble plano de repercusión, a nivel de ciudad y territorial⁴⁰. En *Euralille* las relaciones infraestructurales principales son de escala extraurbana y las soluciones de relación entre espacio de la movilidad con el espacio urbano, son mediante soluciones de *niveles* y de *conexiones* en el caso de la estación, de *adyacencia* en las calles perimetrales, y de *circuitos* en la planta baja del centro comercial. En todos los casos la *riveranidad* de las vías es baja por la escasa interacción con los bordes físicos y las actividades (**Fig 22**), y la *adherencia* infraestructura-espacio urbano se concentra puntualmente en la plaza de acceso al centro comercial y en los accesos a la estación del TGV. Estos aspectos hacen que en su conjunto el complejo *Euralille* funcione asimétricamente respecto a su inserción urbana, y que la estación funcione como un espacio nodal ensimismado y distante respecto a su entorno.



Fig. 22. Euralille. Condición de *riveranidad* hacia la fachada oeste sobre el Viaducto Le Corbusier. Fuente: Mayorga Fontana, 2009

La centralidad propuesta en París en la operación *Rive Gauche*, en torno a la *Bibliothèque Nationale*, es de tipo nodal respecto a un uso principal, un equipamiento de gran escala, que mediante una estrategia de difusión de centralidad, a través de otros usos mixtos cercanos y de conexiones viarias y de

⁴⁰ En general como expone M. Hérce, respecto a la mayoría de operaciones en torno a estaciones del TAV: las expectativas de la introducción del tren de alta velocidad se han cumplido en lo que afecta a la integración de los sistemas de ciudades, pero esto ha de ser leído en el doble plano que supone la conformación de sistemas de redes y ciudades superpuestos en el territorio, generando un espacio dual de múltiples consecuencias sociales y económicas. Ferrocarril de alta velocidad: impactos socioeconómicos, efectos territoriales y oportunidades de renovación urbana. Hérce Manuel, Ciudad y territorio No. 159, 2009. Madrid. Pp62.

tipo peatonal, pretende irradiar y concentrar flujos y urbanidad⁴¹. En el proyecto de la biblioteca se han adoptado diferentes soluciones: por *niveles* para las tres calles perimetrales, configuradas mediante graderías-mirador, que generan poca permeabilidad, distanciamiento y aislamiento del edificio en su planta baja respecto al entorno; una solución por *adyacencia* en la avenida de France hacia el borde este, que garantiza en cambio relación directa con el barrio; una *conexión* puntual mediante una pasarela peatonal sobre el río que sirve de canal de paso y mirador. La *riveranidad* de los ejes viarios y su potencial de arraigo de la biblioteca al sitio es mínima, debido a la falta de actividades y accesos en planta baja (**Fig 23**), y la *adherencia* que se establece mediante la conexión tipo puente, configura una respuesta urbana mínima en los extremos donde no se producen soluciones de relación sino de simple contacto.



Fig. 23. Rive Gauche. Condición de *riveranidad* de la Biblioteca de Francia hacia la fachada noreste sobre el frente fluvial. Fuente: Mayorga Fontana, 2011

Se trata de soluciones que evidencian la importancia de la relación del área de centralidad con la ciudad y con su entorno; de la disposición e interrelación mutua de los elementos urbanos (viario, espacio libre y edificación) y finalmente de la configuración del “espacio calle”, el que se percibe a escala peatonal, que fomenta el contacto, físico y visual, y que garantiza su grado de integración. Todos estos

⁴¹. Esta centralidad en torno a una biblioteca de gran tamaño -una de las realizaciones de polaridad urbana más grande de los últimos decenios-, parte de un planteamiento con un gran carga simbólica, donde además se tendrá que comprobar con el tiempo, la consolidación de su capacidad relacional a escala más grande, dentro del eje de centralidad propuesto para el centro de de Paris.

proyectos muestran soluciones que ejemplifican la importancia de la relación entre espacios de centralidad y espacios de movilidad a todas las escalas, donde la infraestructura aporta condiciones logradas o menos acertadas de *adherencia* y *riveranidad* al espacio urbano garantizando en mayor o menor medida su grado de *urbanidad*. El espacio calle en su relación con la planta baja es el ámbito, como explica Gehl, *que agrupa con coherencia acontecimientos y personas en un trazado claro, en el que los espacios públicos son los más importantes de la planta de la ciudad, y donde todas las demás funciones se sitúan, convincentemente, a lo largo de las calles y dando a ellas.*

Bibliografía:

- AMAR, Georges (1993) : “Pour une écologie urbaine des transports”. En: *Les annales de la recherche urbaine, Mobilités*. Paris: RAPT.
- BAROCCHI, R. (1982): *Dizionario di urbanistica*. Milano: Franco Angeli Editore,.
- BEAUJEU-GARNIER J. (1988) en: MERLIN, P., CHOAY. *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. París: Presses Universitaires de France,
- BOHIGAS, Oriol (1986): “Por otra urbanidad”. En: *Reconstrucción de Barcelona*. Madrid: MOPU.
- BORJA, Jordi. Revista *Aportes*. Buenos Aires. 2002.
- BUCHANAN, Collin (1973): *El tráfico en las ciudades*, Madrid: Tecnos.
- BUSQUETS, Joan (1987): “Àrees de Nova Centralitat”, Barcelona. Ayuntamiento de Barcelona,
- BRES, Antoine, (2006) : « De la voirie : riveraineté et attrition, Des stratégies d'inscription territoriale des mobilités périurbaines ». En : *La rue entre Réseaux et Territoires*. Revista Flux, No. 66/67..
- CUÑAT, Federico (2000): *Lille, proyecto complejo y territorio urbano*. En <http://www-etsav.upc.es/personals/monclus/curses.htm>
- DEMATTEIS, Giuseppe, (1966): *Le località centrali nella geografia urbana de Torino*, Turín, Università degli Studi di Torino.
- De SOLÀ MORALES, M. (2008). *De cosas urbanas*, Gustavo Gili, Barcelona.
- FONTANA M. P (2012); *El espacio urbano moderno: el Conjunto Tequendama-Bavaria en Bogotá. Tesis doctoral*, UPC, Departamento de proyectos arquitectónicos, (Biblioteca ETSAB)
- FONTANA M. P; (2012): *El espacio urbano moderno: el Conjunto Tequendama-Bavaria en Bogotá*. Dearq,.no. 9.
- FONTANA M. P; MAYORGA M. (2011): “Returnig to Center: Two Views of The Centro Internacional of Bogota”. *Docomomo Journal*, vol. 1 no. 44, p. 71-76.
- GEHL, Jan. (2006) *La humanización del espacio urbano*, Reverté, Barcelona,
- HERCE M., MAGRINYÀ F. (2002) *La ingeniería en la evolución de la urbanística*, Edicions UPC, Barcelona

JACOBS, Allan (1993): *Great Streets*, MIT.

JACOBS, Jane (1961): *The Death and Life of Great American Cities*.

LE PETIT ROBERT (1986), Dictionnaires Le Robert, París. Pág. 274.

LYNCH, K. BANERJEE T. SOUTHWORTH M. (1995): *City Sense and City Design, Writings and Projects of Kevin Lynch*. MIT Press, Cambridge

LEFEVRE, Henri (1971): *La producción del espacio*

MAYORGA, Miguel, “Bogotá. El centro sistema de centros” en Revista DPA 24 *Bogotá Moderna*. Departamento de Projectes Arquitectònics. Edicions UPC. Barcelona, 2008

MORANDI, Maurizio (2004): *Fare centro*, Meltemi editore, Roma, pp57

MUMFORD, Lewis (1963): *The Highway and the City*.

OMA/Rem Koolhaas, (1996): Revista *El Croquis*., 1992-1996 No. 79. El croquis editorial. Madrid.

NEUTELINGS, W. J. (1989). “La Ringzone di Anversa”. Revista Casabella *Sulla strada* No. 553/554. Electa. Milán.

PANERAI P., MANGIN D. (2002): *Proyectar la ciudad*. Madrid: Celeste Ediciones,.

PERRAULT, D. FERRE, A. MIGAYROU, F. (1999): *Dominique Perrault Architecte*, Actar, Barcelona.

PORTA, Sergio et alt. (2007): “Correlating Densities of Centrality and Activities in Cities: The Cases of Bologna (IT) and Barcelona (ES)”. HumanSpaceLab. Politécnico de Milán. www.humanspacelab.com

RONCAYOLO, Marcel (1988): *La ciudad*, Editorial Paidós, Barcelona,

ROWE, C. KOETTER, F. (1984): *Collage City*, MIT Press, Boston

SALAZAR, José. “Bogotá. Los planes y sus proyectos. 1940-2000”. (2007): en revista *Dearq*, No.1,

TÉLLEZ, Germán, (1988): *Cuéllar, Serrano, Gómez. Arquitectura 1933-1983*. Editorial Escala, Bogotá,

TORRES, Marco (2004) *Nuovi modelli di città*, Franco Angeli, Milano

Trois lectures. Bibliotheque nationale de France, (1995): en “Techniques et architecture”, n 420, pp 14-23.

ZARDINI, Mirko, *Manuel de Solà. Progettare città.* (1999): Lotus Quaderni Documents, Electa. Milano.