

De centro moderno a centralidad urbana: el conjunto Tequendama-Bavaria 1950-1982 en Bogotá

From modern centre to urban centre: the Tequendama-Bavaria metropolitan area in Bogotá, 1950-1982

Recibido: 26 de noviembre de 2012. Aprobado: 24 de abril de 2013

María Pía Fontana

Escuela Politécnica Superior de la Universidad de Girona, España
✉ mariapia.fontana@udg.edu
Doctora arquitecta, Universidad Politécnica de Cataluña, España. Profesora de proyectos de la Escuela Politécnica Superior de la Universidad de Girona, España

Miguel Y. Mayorga Cárdenas

Universidad Politécnica de Cataluña, España
✉ miguel.mayorga@upc.edu
Arquitecto. Candidato a Doctor, Universidad Politécnica de Cataluña (UPC), España. Máster en Proyección Urbanística, UPC. Profesor de Urbanismo, Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Barcelona, UPC. Miembro del grupo interdisciplinar IntraScapeLab.

Este artículo hace parte de las investigaciones de las tesis doctorales de los autores María Pía Fontana: "El espacio urbano moderno: el conjunto Tequendama-Bavaria. Bogotá 1950-1982" (ETSAB-UPC, Barcelona, España, 2012) y Miguel Mayorga: "Espacios de centralidad urbana y redes de infraestructura" (ETSCCAPB-UPC, Barcelona, España), en proceso de publicación.

Resumen

La reflexión sobre el centro en la ciudad ha sido uno de los ámbitos de trabajo de la modernidad arquitectónica, y la ciudad de Bogotá ha sido un escenario destacado de esta reflexión. El conjunto Tequendama-Bavaria (1950-1982), núcleo principal del Centro Internacional en Bogotá, es un proyecto que permite ejemplificar la materialización de algunas ideas y propuestas urbanas derivadas de las reflexiones del Movimiento Moderno sobre la cuestión del centro de la ciudad y que aporta, además, referencias todavía vigentes para asumir el reto actual de la ciudad policéntrica y de los nuevos espacios de centralidad.

Palabras clave: centro urbano, centralidad urbana, policentrismo urbano, Centro Internacional de Bogotá, conjunto Tequendama-Bavaria, urbanismo moderno en Bogotá.

Abstract

Reflections on the city-centre have been one of modern architecture's fields of study; Bogotá being a city that has received much attention in this area. The Tequendama-Bavaria metropolitan-area (1950-1982) is the main centre of the Bogotá International Business District. This project is an example of the result of urban ideas and suggestions that came from the Modern Movement regarding the idea of the city-centre and what it provides as well as continually-valid suggestions to assume the current challenge of the polycentric city and new central spaces.

Key words: modern centre, urban centre, urban polycentrism, Bogotá International Business District, Tequendama-Bavaria metropolitan-area, modern urbanism in Bogotá.

Desde el punto de vista de la crítica urbanística, arquitectónica y sociológica de la ciudad, la urbanidad ha estado asociada a la idea de actividad, a la del buen comportamiento, del respeto al orden, hasta podríamos decir, de modestia individual. Se entiende con esto que un espacio es muy urbano cuando le pasan muchas cosas, cuando tiene mucha actividad. La urbanidad es la idea de centralidad, de la vitalidad, de la gente diferente, de las luces y la brillantez.

Manuel de Solà-Morales

La formación de sistemas centrales dentro de constelaciones urbanas o dentro de la misma área urbana, no es nueva. Esta formación ha acompañado el nacimiento de la ciudad. Lo que es nuevo en la ciudad capitalista metropolitana es la tendencia a excluir de los núcleos centrales cualquier actividad y uso del suelo que no sean terciarios, que no tengan función de servicio para toda la disposición productiva metropolitana. Esto modificará el mismo concepto de ciudad; comportará la valoración de niveles de "urbanidad" de las implantaciones en base a su centralidad.

Maurice Cerasi, *El espacio colectivo de la ciudad*

Un "centro moderno" en el centro de Bogotá: reflexiones, propuestas y realizaciones

En 1951 tiene lugar en Hoddesdon (Inglaterra) el VIII Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM), dedicado a *El corazón de la ciudad*, donde se propone una reflexión sobre los centros cívicos y el papel de los espacios centrales en la ciudad moderna.¹ "Esta preocupación por proyectar centros cívicos o núcleos, junto con la creación de unidades residenciales de baja altura, basados en precedentes locales caracterizó las diversas ediciones de los CIAM que tuvieron lugar durante la posguerra, y particularmente el VIII CIAM".²

Las ideas, los proyectos, las discusiones y las conclusiones presentados en el congreso y recogidos en una publicación de 1953 constituyen, en conjunto, las características de un centro para responder a las necesidades de la ciudad contemporánea.³ La importancia de este congreso reside, de hecho, en la polémica desatada por las posiciones enfrentadas entre los participantes que ponen en duda la tendencia "monumentalista" de Le Corbusier y, en parte, también de Josep Sert,⁴ y que, a la vez, abre el debate sobre la importancia del centro de las ciudades como lugar simbólico y representativo, y también como espacio para las actividades sociales, de encuentro y de agregación de perso-

1 Mumford, "Los CIAM y Latinoamérica", 48-75. En este artículo se esboza un panorama de referencia para entender algunos importantes cambios en los planteamientos urbanísticos de Sert y de los CIAM, gracias a los proyectos desarrollados en varios países latinoamericanos y al apoyo de Sert a la política estadounidense que promovía el vínculo de la arquitectura moderna con la transformación urbana y social en los países subdesarrollados.

2 *Ibid.*, 49.

3 El libro coordinado por Sert, Rogers y Tirwhitt se publica en 1953 y es editado en español en 1955 con el título *El corazón de la ciudad: por una vida más humana de la comunidad*, con prólogo de Sert. Está organizado en cuatro partes principales: 1) teórica, "Aspectos del centro urbano: el Corazón de la ciudad", que recoge escritos y conversaciones de los participantes. 2) Práctica, "Ejemplos: la obra del CIAM", que recoge proyectos u obras realizadas en distintos lugares y ciudades. Los ejemplos quedan organizados en función de la escala del centro: el corazón del pueblo, de una colonia, de un barrio residencial, de un barrio urbano, de una nueva ciudad, de una ciudad, hasta el corazón de una capital, con los ejemplos de Bogotá y de Chandigarh. 3) "Bosquejo del corazón: sumario del VIII congreso del CIAM", con las conclusiones del congreso. Y 4) un apéndice, con la retícula del CIAM de Le Corbusier, propuesta para organizar y presentar los proyectos.

4 "No hubo consenso sobre los elementos específicos del diseño del núcleo y ni siquiera hubo acuerdo total respecto a la importancia de este concepto para los CIAM. Algunos de los miembros más jóvenes y combativos no veían claro que un núcleo estático y neo-monumental reflejara las auténticas necesidades emocionales de la población. [...] La crítica que hizo Bakema del concepto de núcleo probablemente abrió la discusión en el CIAM a las ideas posteriormente asociadas al Team X". Mumford, "Los CIAM y Latinoamérica", 63.

5 Se observa una evolución en las ideas ya planteadas anteriormente por el Movimiento Moderno a través de las propuestas en torno a la ciudad funcional, a las cuatro funciones habitar, recrearse, trabajar y circular (reseñadas en la Carta de Atenas de 1933) se incorporaba, la "quinta función": la de hacer centro.

nas.⁵ Las diferentes posiciones que tuvieron como consecuencia una crisis de los planteamientos de los CIAM con la posterior fundación del grupo del Team X, en realidad proponían múltiples miradas, que podrían llegar a ser muy compatibles, sobre un mismo tema: el centro como algo indispensable para la ciudad (fig. 1).

En el caso de Bogotá, las intervenciones sobre el centro de la ciudad durante las décadas de los cincuenta y de los sesenta, se materializaron mediante proyectos de modernización y adaptación del centro existente y a partir de reflexiones surgidas también de la práctica profesional, uno de los proyectos urbanos más destacados ha sido el conjunto Tequendama-Bavaria (núcleo del Centro Internacional de Bogotá), ejemplo emblemático de un centro moderno. Dicho conjunto se ha realizado por medio de un *modus operandi* basado en pautas proyectuales más que en leyes o normas, a través de su estudio indagaremos sobre su proceso de proyectación y ejecución para destacar tanto las estrategias como las soluciones formales urbanas y arquitectónicas que explican su vigencia y actualidad como área de centralidad de Bogotá (fig. 2).

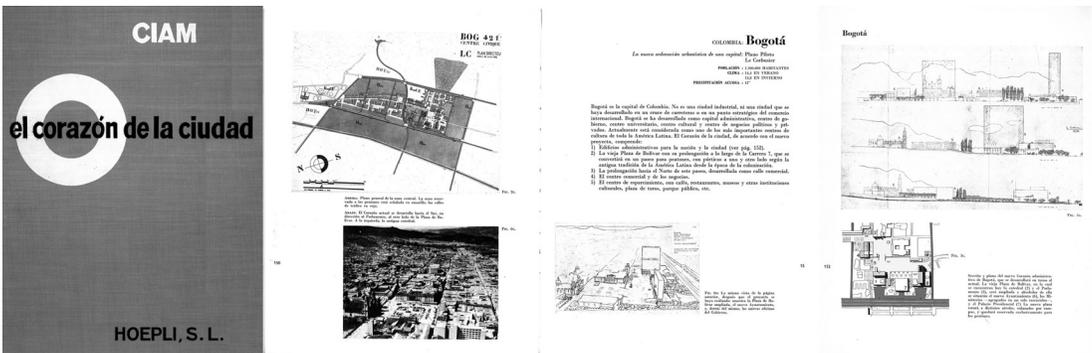


Figura 1. Imagen de la cubierta y páginas interiores del libro que recoge los resultados del VIII CIAM de Hoddesdon de 1951, donde se muestra el centro cívico del Plan Piloto de Bogotá. Fuente: Tyrwhitt, Sert y Rogers, *El corazón de la ciudad*

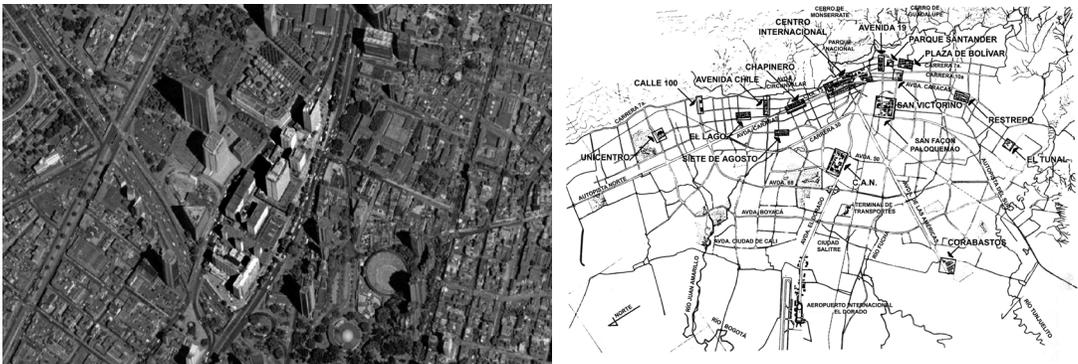


Figura 2. Vista general del conjunto Tequendama-Bavaria (1950-1982) y su localización como parte del área de centralidad Centro Histórico-Centro Internacional, punto de cruce de los vectores de centralidad centro-norte y centro-occidente de Bogotá. Fuente: Google Earth 2008 y plano de centralidades de 1980 *Revista Escala*, núm. 154

Desde finales de los años cuarenta se plantearon en Bogotá proyectos para reconstruir y adaptar el centro de la ciudad a los “nuevos tiempos modernos”. Así lo reflejan las propuestas de renovación del centro de gobierno, alrededor de la plaza de Bolívar los proyectos de modificaciones viarias, o las intervenciones de mejora urbana.⁶

Entre 1947 y 1953, Le Corbusier y Wiener-Sert reciben el encargo de dos planes para Bogotá: el Plan Piloto (Le Corbusier, proyectista, y Wiener-Sert, consultores, 1947-1951) y el Plan Regulador (Wiener-Sert, proyectistas, y Le Corbusier, consultor, 1951-1953), propuestas que parten de una reflexión global sobre la ciudad donde la relación entre ciudad existente, condiciones geográficas, trazado urbano y actividades formalizan un modelo de ciudad con desarrollo lineal y con una centralidad difusa.⁷ En ambas propuestas se propone un centro cívico, con ordenaciones, jerarquías viarias, actividades y arquitecturas que, aun siendo diferentes, coinciden en plantear un centro estructurado por un sistema lineal de centralidad. A pesar de esto las propuestas de reforma y reconstrucción del centro de Bogotá, realizadas por parte de Le Corbusier y Wiener-Sert que comparten una reflexión común, plantearán dos modelos diferentes⁸ que no serán estrictamente una continuación de otro (fig. 3).

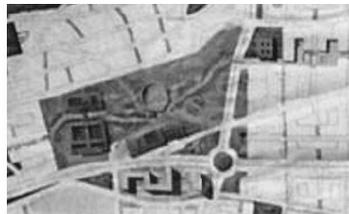
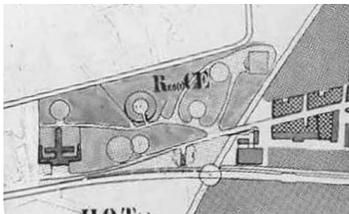
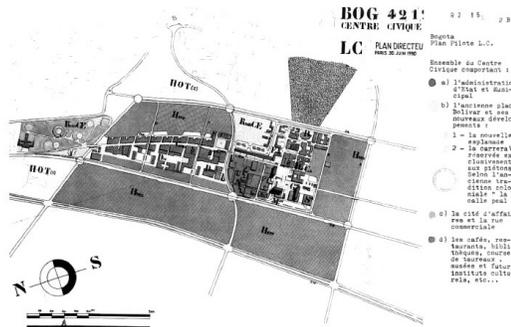
El Centro Cívico de la propuesta del Plan Piloto de Le Corbusier, está conformado por cinco núcleos de actividad principal: 1. Centro de trabajo-administración pública y polo religioso. Plaza de Bolívar. 2. Centro de trabajo-administración privada entre la plaza de Bolívar y la Avenida Jiménez. 3. Centro comercial a lo largo de la Calle Real. 4. Centro de actividades espirituales sobre la Séptima. 5. Centro de actividades espirituales, culturales y hoteleras, en San Diego, con un gran espacio verde relacionado con el Parque de la Independencia y conectado peatonalmente con la carrera Séptima. Y el Centro Cívico en el Plan Regulador está organizado mediante tres centros: 1. El centro político y religioso alrededor de la plaza de Bolívar conectado con el parque Santander mediante un tramo de la carrera Séptima (Calle Real) y relacionado hacia occidente con un sistema de parques. 2. El centro de negocios y comercio, desde el parque Santander hasta la Biblioteca Nacional, con desarrollo lineal a lo largo de la carrera Sexta y conformado por espacios peatonales con secuencias de calles y plazas. 3. El centro cultural y de diversión, desde la Biblioteca Nacional hasta el Museo Nacional, un gran parque equipado con recorridos y senderos peatonales relacionados con la carrera Séptima conectado peatonalmente con la carrera Sexta y atravesado por la carrera Décima con tránsito vehicular. En el Centro Cívico de Le Corbusier, podemos hablar de una integración de centros, y en la propuesta de Wiener-Sert en cambio, de una sucesión secuencial de centros ligados a una estructura continua de patios urbanos.⁹

6 Véanse: Édgar Burbano, “Ampliación de la carrera Décima”; Carlos Martínez, Jorge Arango y M. de Vengoechea: “Bogotá puede ser una ciudad moderna: reurbanización de la Plaza Central de Mercado”, y “La reconstrucción de Bogotá”.

7 El Plan Piloto considera un Centro Cívico, principal conformado por una estructura lineal de centralidad, desde la plaza de Bolívar hasta la zona de San Diego al norte del núcleo histórico; el resto de la ciudad es una malla de “sectores”, semejantes a unas unidades vecinales con otros centros o núcleos de sector difusores de centralidad. Asumimos que “centro” y “centralidad” no son lo mismo. Un centro es un ámbito reconocible por su localización céntrica, por ser un núcleo o conjunto identificable o un espacio con una actividad especializada. Centralidad es una noción espacial de forma y dimensión variable, resultado de la interacción de diversos factores definidores de la vitalidad urbana, que es difícilmente delimitable.

8 Hernández, *Las ideas modernas del Plan para Bogotá*.

9 Véase Wiener y Sert, “Can patios make cities?”.



10 Durante mucho tiempo, el área de San Diego estuvo caracterizada por ser la periferia y el acceso norte del núcleo histórico de Bogotá. De espacio natural y de pastoreo, evolucionó a espacio destinado al paseo y la recreación, luego albergó equipamientos e industrias, para finalmente transformarse en un centro que reúne usos terciarios, hoteles, comercio y residencia.

11 "En los mismos días se habla de construir un moderno hotel en la calle 27 con la carrera Séptima y la nueva avenida que se abrirá en la carrera novena tendrá 8 pisos, su diseño será realizado por la firma Henry C. Hudgins & Co. —antes Fred T. Ley— y será el mejor dotado de Colombia [...] con el confort que disfrutaban los más grandes de su clase". *El Tiempo*, 1945, citado en Niño y Mendoza, *La carrera de la modernidad*, 62.

12 El parque del Centenario fue inaugurado en 1883 para conmemorar el primer centenario del nacimiento de Simón Bolívar (en 1949 se modifica por la ampliación de la Décima). El parque del Centenario de la Independencia fue construido en 1910 para conmemorar el primer centenario de la Independencia (20 de julio de 1810). El Museo Nacional fue fundado en 1823 y ubicado en el Panóptico (edificio que albergaba las instalaciones de la antigua Penitenciaría Central) desde 1948. La Plaza de Toros de Santamaría fue construida en 1931. La Biblioteca Nacional de Colombia fue construida en 1933. El Planetario Distrital fue construido unos años después, en 1969.

Figura 3. Centro cívico del Plan Piloto y el Plan Regulador y comparación de las propuestas para el centro cultural de San Diego con vista aérea del estado actual. Fuente: FLC, Museo de Bogotá, Googlemaps 2008

Estrategias, planificación y arquitectura urbana en la configuración de un nuevo centro

El nuevo centro Tequendama-Bavaria (1950-1982) se emplazó en San Diego, ámbito de transformación de Bogotá localizado al extremo norte del centro colonial,¹⁰ espacio que adquirió posición y valor central como nueva área destinada a usos hoteleros, culturales y de ocio, favorecida por el alto grado de accesibilidad al aeropuerto y norte de la ciudad y por su proximidad al centro histórico (fig. 4). Así es como en 1950 se empieza a construir el emblemático Hotel Tequendama —primer edificio del conjunto—, cuya ubicación ya estaba definida desde 1945,¹¹ en un entorno con equipamientos y espacios libres existentes —la iglesia de San Diego, el parque del Centenario y el parque de la Independencia, el Museo Nacional (ubicado en el Panóptico), la Plaza de Toros y la Biblioteca Nacional¹²— y edificaciones obsoletas —como la Escuela Militar y la fábrica de cervezas Bavaria— que cedieron su espacio al trasladarse hacia la periferia. El conjunto está compuesto por ocho edificios y está subdividido a partir de tres unidades de gestión, en coincidencia con los tres solares resultantes de la modificación vial de las carreras Séptima, Décima y Trece y el enlace con la calle 26 o Avenida Eldorado. Reparcelación obtenida de una nueva y amplia manzana resultante.

Los solares albergan un edificio y dos conjuntos: el Hotel Tequendama; el conjunto Tequendama, compuesto por cuatro edificios (construidos



Figura 4. Vista del centro histórico en 1947 y del conjunto Tequendama-Bavaria en San Diego (Centro Internacional de Bogotá) en 1956. Fuente: Museo de Bogotá. Foto Saúl Orduz

en cuatro etapas diferentes entre 1952 y 1982), y el conjunto Bavaria, compuesto por tres edificios (construido unitariamente entre 1962 y 1965). Sin embargo el complejo Tequendama-Bavaria, a pesar de su envergadura, no se basa en un proyecto o plan general, ni obedece a las lógicas exactas de un *máster plan*, se basa más en una “idea de conjunto y de centro”, que se materializa a través de algunas reglas y premisas de partida y de la aplicación de criterios de proyecto comunes. Es decir, no parte de la traducción de un plan y normas urbanísticas fijadas, se consolida gradualmente a medida que se van proyectando y construyendo los diferentes edificios, de usos diversos y mediante la utilización y combinación de un mismo tipo edificatorio (edificio en altura compuesto por cuerpo bajo y cuerpo alto).

La inexistencia de un plan de escala intermedia que resolviera la dicotomía básica entre “planeamiento urbanístico” y “proyecto arquitectónico”, en el presente caso, nos remite a identificar cuáles pueden ser los elementos de referencia comunes que han permitido realizar con coherencia este proyecto urbano, según pautas que han devenido implícitas y que lo han dotado de unas características urbanas que han garantizado su vitalidad como centro a lo largo del tiempo. ¿Cuáles estrategias urbanas tuvieron inmediata transcendencia para el proyecto del nuevo centro? ¿Qué planes se desarrollaron para la construcción de este centro urbano? Y ¿cuáles fueron las soluciones arquitectónicas planteadas y con qué tipo de respuesta en términos urbanos?

Estrategias urbanas en la localización del nuevo centro

Entre 1949 y 1959 se realizan dos de las más importantes operaciones viarias de la ciudad: por un lado, la ampliación y prolongación de la carrera Décima, que permite consolidar y potenciar la conexión entre el sur y el norte de la ciudad, y que produce cambios en la forma de lo que será la manzana del conjunto Tequendama-Bavaria, lo que le otorga un nuevo frente urbano de más de 200 metros sobre una de las principales calles de la ciudad. Por el otro, la construcción de la avenida Eldorado

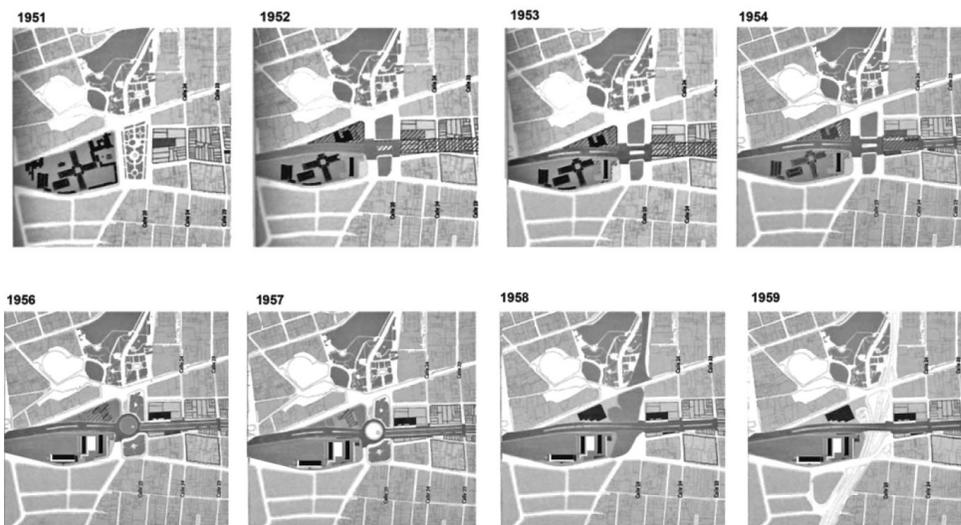


Figura 5. Principales transformaciones urbanas que definieron la forma de la manzana y la accesibilidad viaria al conjunto Tequendama-Bavaria en el sector de San Diego, 1951-1959. Fuente: adaptación Mayorga-Fontana sobre el esquema elaborado por Niño-Mendoza

(modificando la calle 26), que impulsa y potencia el desarrollo de la ciudad hacia el occidente y conecta el área de San Diego con el aeropuerto internacional, lo que le confiere un alto grado de accesibilidad y centralidad geográfica.

En cuanto a los usos, la decisión de construir el Hotel Tequendama es un factor determinante para impulsar el posterior desarrollo de toda la zona (fig. 5). El proyecto, que “nació en la Oficina Oval de la Casa Blanca”¹³ —recordando las palabras de Jorge Gómez Pinzón, de la firma Cuéllar-Serrano-Gómez—, hizo parte de la decisión de la Pan American, compañía de aerolíneas norteamericanas, de ubicar en Bogotá y en el área de San Diego uno de sus hoteles de lujo de la cadena Intercontinental. Tal operación reforzó, aún más, las potencialidades de desarrollo del área.¹⁴ Respecto a las estrategias urbanas, dos intervenciones viarias y una clara apuesta de nuevos usos han sido, entre otras, decisiones determinantes para la consolidación del nuevo centro urbano.

Planificación urbana: tres etapas y tres ideas de centro sin plan

Durante el periodo de construcción de la casi totalidad del conjunto Tequendama-Bavaria, entre 1950 y 1966 (solo el edificio Residencias Tequendama se construye en una época muy posterior, entre 1978 y 1982), la ciudad de Bogotá pasa por tres diferentes etapas de planificación, que Rodrigo Cortés sintetiza de esta manera: etapa 1 (1947-1953): *Le Corbusier, Wiener y Sert. Los primeros planes urbanos en Bogotá y en Colombia*; etapa 2 (1952-1958): *obras y no planes. El periodo de la dictadura*, y etapa 3 (1959-1966): *instrumentación del planeamiento moderno*.

13 Iriarte, *Hotel Tequendama un símbolo*, 29.

14 “1953. Está próximo a terminarse el Hotel Tequendama, un grande y moderno hotel para Sur América [...]. En octubre de 1950 unas barracas que eran usadas por el ejército y un pequeño parque ocupaban el sitio [...] en agosto de 1951 el nuevo hotel estaba en obra [...]. El Tequendama tomará lugar como uno de los hoteles verdaderamente acogedores del mundo, y los colombianos podrán sentirse, no sin razón, bastantes orgullosos de él” (*El Tiempo*, 1953-3-18, p.16). Citado en Niño y Mendoza, *La carrera de la Modernidad: construcción de la carrera Décima*.

Vamos a verificar las relaciones entre estas etapas de planeamiento y las etapas de realización del conjunto Tequendama-Bavaria.

En el primer periodo, correspondiente al desarrollo del Plan Piloto y del Plan Regulador, se lleva a cabo el proyecto y la construcción del Hotel Tequendama (1950-1953) y se definen para el conjunto Tequendama-Bavaria algunas condiciones básicas sobre su localización y emplazamiento. Las dos propuestas de Le Corbusier y de Sert para la zona de San Diego muestran claramente la vocación del lugar destinado a ser una nueva área central para la ciudad, aunque desde el punto de vista normativo ninguna de las dos propuestas previas propone o plantea pautas formales claras para seguir. Lo único que se especifica es la disposición de las actividades, considerando los usos hoteleros y potenciando los usos ya existentes (básicamente equipamientos y parques) que configuran un amplio centro cultural y de ocio.

El segundo periodo, comprendido entre 1952 y 1958, que corresponde a la dictadura del general Gustavo Rojas Pinilla, es un arco temporal muy importante dentro de la definición de unas pautas generales de proyecto para el conjunto Tequendama-Bavaria,¹⁵ un periodo de seis años en el que se impulsan *obras y no planes*, enmarcados por las políticas urbanas de la dictadura bajo el denominado Plan Nacional de Obras Públicas.¹⁶ Se finaliza la construcción del Hotel Tequendama, se proyecta y se construye el edificio Bochica y se empieza la construcción del edificio Residencias Tequendama Sur (fig. 6):

15 "[...] Aunque en este periodo de la planificación de la ciudad se continuará, aparentemente, con el empeño de realizar las directrices trazadas con el Plan Piloto, [...] es notoria la importancia cada vez mayor que tomó la aplicación de la noción de obra pública, alimentada desde una perspectiva propagandística subyacente al 'estilo' de gobierno de Rojas Pinilla. [...] El impulso dado a las obras civiles y a las construcciones en 'todos los frentes' tenía como finalidad mostrar el proceso que acompañaba al gobierno de Rojas" Cortés, *Del urbanismo a la planeación en Bogotá*, 179-180.

16 "Durante este periodo, las intervenciones 'sin plan' son de gran magnitud y produjeron cambios muy significativos en la ciudad. Algunos ejemplos de proyectos de iniciativa pública son aquellos que determinan el desarrollo futuro de la ciudad [...] el Centro Internacional y el Sagrado Corazón (Zona de Ecopetrol), fueron dos proyectos de renovación urbana de la periferia del centro histórico que permitieron albergar las nuevas actividades terciarias en edificios acordes a sus demandas". Salazar, "Bogotá: los planes y sus proyectos", 9.

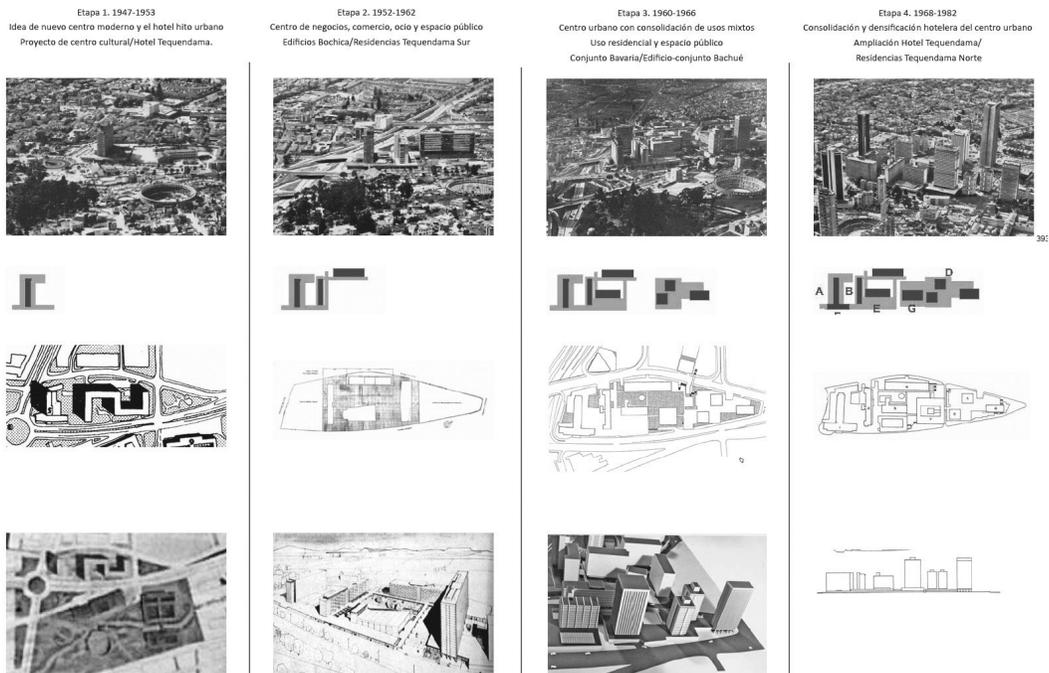


Figura 6. Relación entre construcción de edificios en diferentes etapas y su correspondiente idea de conjunto. La cuarta etapa corresponde a un periodo posterior a 1970. Fuente: Fontana, *El espacio urbano moderno*

Las obras del aeropuerto Eldorado, del Centro Administrativo Oficial (CAN), de la iniciación —con el Hotel Tequendama (1951-1953) y el edificio de oficinas Bochica (1953-1956)— de la primera etapa de lo que después se ha convertido en el Centro Internacional, del germen del sector de oficinas en la calle 37 fueron hechos urbanos fundamentales en la estructuración de la nueva ciudad y no deja de llamar la atención que su iniciativa y localización no hicieran parte de ningún plan general para la ciudad.¹⁷

17 *Ibid.*, 180.

Durante la tercera etapa, comprendida entre 1959 y 1966, finaliza la construcción del edificio Residencias Tequendama Sur y se lleva a cabo la proyectación y construcción del conjunto Bavaria (1962-1965) y del edificio Bachué (1964-1966). En este periodo, la planificación en Bogotá se entiende “como un instrumento flexible, adaptable cotidianamente a las difíciles condiciones de desarrollo generadas por el acelerado crecimiento de la ciudad”.¹⁸ La política urbana liderada por el alcalde (y arquitecto) Jorge Gaitán Cortés impulsó el desarrollo de edificios de viviendas en altura, para contener una excesiva y descontrolada expansión de la ciudad, aunque en contraste se acabó imponiendo el desarrollo y la expansión horizontal de los barrios residenciales¹⁹ y, a la vez, la década de los sesenta, tal como lo destaca José Salazar:

18 Cortés, “Del urbanismo a la planeación en Bogotá”, 181.

19 *Ibid.*, 185.

20 Salazar, “Bogotá: los planes y sus proyectos”, 11.

21 El número 17, de 1966, de la revista *Construcción Colombiana*, monográfico sobre el conjunto Bavaria, se le describe como “Propiedad horizontal y condominio Bavaria. Un mirador de setenta y dos mil trescientos treinta metros cuadrados”, se destaca la torre de oficinas como símbolo de la ciudad, al ser la más alta de Bogotá y la apuesta las viviendas “con un atractivo propio de un club campestre, que, se ha logrado integrar por primera vez en la arquitectura de la ciudad, dentro de edificios que se levantan en pleno centro urbano” (p. 21).

22 En la construcción del conjunto Tequendama-Bavaria entran en juego factores y procesos urbanos en acto en la ciudad desde finales de los años cuarenta, para potenciar, densificar y compactar áreas vacías o en proceso de consolidación: la renovación urbana por apertura de vías (regulada por la Ley 1 de 1943 utilizada para la ampliación y prolongación de la carrera Décima); la densificación por construcción de edificios en altura (Ley de Propiedad Horizontal); la construcción de grandes obras públicas aunque sin un plan general, dentro del “Plan Nacional de obras públicas”; o los programas de renovación urbana (mediante adquisición y demolición de áreas completas de sectores o manzanas por un solo propietario). Cortés, “Del urbanismo”; Rincón, *Bogotá y sus modalidades*; Salazar, “Bogotá: los planes”.

Marcó la recuperación de la planeación como práctica para lograr la ansiada modernidad, de forma más mesurada y pragmática, con importantes intervenciones públicas y proyectos de gran valor simbólico; los edificios de Avianca o Bavaria no fueron concebidos como proyectos rentables sino como símbolos de las empresas en la ciudad.²⁰

El conjunto Bavaria es la síntesis de estas dos políticas urbanas: por un lado, las dos torres de viviendas responden al impulso de viviendas multifamiliares en altura en el centro de la ciudad (en este caso, a partir de una inversión privada y con viviendas de nivel medio-alto); mientras la torre de oficinas se convierte en un hito urbano, un rascacielos en la ciudad de Bogotá, símbolo de la modernidad.²¹ Por su lado, el edificio Bachué, construido en los mismos años del Bavaria, entre 1964 y 1966, se convierte en el proyecto determinante que definirá y concretará los espacios públicos y relaciones urbanas de los tres edificios ya construidos del conjunto Tequendama y que permite consolidar parte del conjunto. No deja de sorprender que no existiera un plan general que sirviera de marco de referencia para un conjunto urbano de esta importancia,²² al observar la unidad urbana del proyecto. Lo que existió, en su lugar, fue una especial aproximación de los proyectistas (Cuéllar-Serrano-Gómez y Obregón-Valenzuela/Pizano-Pradilla-Caro) al diseño del conjunto, en la que implícitamente y a través de la práctica profesional se definieron unas pautas comunes generales de orden urbano y arquitectónico:

Nunca existió un plano de conjunto llevado hasta sus últimas consecuencias. Tan solo las cambiantes normas urbanísticas adoptadas por las autoridades municipales establecieron unas reglas del juego,

muy generales. [...] Y que también resultó afortunado que los criterios de arquitectos y propietarios hayan virado, en la década de 1960, en ese lugar, a un tipo de explotación comercial que, si bien no tenía una intención altruista optó por crear generosos espacios públicos dentro de esquemas de propiedad privada.²³

23 Téllez, Cuellar, Serrano, Gómez, 280.

En cuanto a planificación urbana, la década en la que se llevaron a cabo este y otros grandes proyectos ha estado caracterizada por la práctica de un

[...] planeamiento flexible, concebido más como un "máster plan" a la manera americana, que permitió el manejo de la ciudad a través de una "junta de planeación" que, con un alto perfil profesional y con credibilidad, pudo precisar las normas caso a caso, pero con una visión general de la ciudad: una situación aparentemente ideal que solo era posible con instituciones y profesionales intachables que gozaran de gran credibilidad.²⁴

24 Salazar, "Bogotá: los planes y sus proyectos", 11.

Soluciones arquitectónicas y urbanas: un espacio urbano permeable y compatible

Edificio y conjunto

El diseño y la construcción de todo el conjunto Tequendama-Bavaria se han basado en unas reglas básicas, pero también en un equilibrado manejo de las previsiones, adaptaciones y respuestas formales al entorno. Estas soluciones, que se han ido materializando y concretando a través de la construcción de los diferentes edificios, sirven para explicar la relación y compatibilización entre espacios edificados y libres, entre edificios y entre conjuntos o agrupaciones de edificios.

En cada uno de los ocho edificios que componen el conjunto Tequendama-Bavaria, hemos verificado que fueron proyectados a partir de unos valores urbanos de compatibilidad y de integración urbana y arquitectónica entre el edificio y el espacio exterior, entre los espacios privados y los espacios públicos, entre recorridos, como hemos podido comprobar, gracias a la existencia, en los diferentes archivos gráficos, de proyectos de conjunto asociados a proyectos de edificios.²⁵ En ningún momento se había requerido por parte de los propietarios un plano de conjunto de todo el proyecto, al ser distintos los dueños de los diferentes solares, los equipos de proyectistas y las etapas del proyecto. Sin embargo, los dos equipos de arquitectos se plantean el problema del empalme y de la integración entre los dos conjuntos Tequendama y Bavaria mediante unas soluciones urbanas (relación entre cuerpos bajos, relación entre volúmenes y cuerpos altos, vestíbulos urbanos de acceso, conexiones entre edificios) para todo el conjunto Tequendama-Bavaria, algunas de las cuales, como veremos, no se llevaron a cabo. Hecho que lo convierte en un *conjunto* y no en una *bandeja* de elementos puestos uno a lado del otro.

25 Archivo planos conjunto Bavaria, Plano N. 00: Estudio urbanístico de conjunto escala 1:500, Cuéllar-Serrano-Gómez; Obregón-Valenzuela; Pizano-Pradilla-Caro. Archivo planos edificio Bachué, escala 1:500, 16 de abril de 1962, Cuéllar-Serrano-Gómez y Obregón-Valenzuela.

26 Real Academia Española, *Diccionario*. "Cualidad de compatible. compatible. (Del b. lat. *compatibilis*, y este del lat. *compati*, *compadecerse*). adj. Que tiene aptitud o proporción para unirse o concurrir en un mismo lugar o sujeto".

27 "Solo la habilidad de los arquitectos de la firma y una decidida voluntad de crear alguna forma de continuidad urbanística entre un proyecto y otro evitó la configuración de un caos urbano como los que abundan en otros sectores de Bogotá. No existió nunca allí un plano de conjunto llevado a sus últimas consecuencias. Tan solo las cambiantes normas urbanísticas adoptadas por las autoridades municipales establecieron unas reglas del juego, muy generales, modificadas a través de los años y al gairete de las presiones ejercidas por los propietarios, financistas y arquitectos. [...] En 1960 solo un visionario podía pensar en otra cosa allí distinta de la sucesiva edificación en lotes vecinos unos a otros, sin solución de continuidad, tal como se había procedido hasta entonces en cualquier otra zona del centro de Bogotá". Téllez, *Cuéllar Serrano Gómez*, 280.

El término *compatibilidad* representa que un objeto tiene *aptitud o proporción para unirse o concurrir en un mismo lugar o sujeto*. Esta definición nos aporta la idea de que, en arquitectura, un edificio o espacio compatible es aquel que tiene propiedades (formales) complementarias, de unión o coexistencia con otros, en un mismo sitio, y que conforma una nueva unidad. En el caso del conjunto Tequendama-Bavaria, muchas de las soluciones de relación entre partes, componentes o ámbitos que ejercen de juntas entre edificios, entre edificios y espacios y entre conjuntos, son el resultado de operaciones de compatibilidad,²⁶ o dicho de otra manera, de integración, permeabilidad, unidad.

A tal propósito, Germán Téllez, en un escrito sobre la obra de Cuéllar, Serrano y Gómez, explica y confirma cómo las operaciones de compatibilidad entre los diferentes edificios del conjunto Tequendama-Bavaria se ejecutan básicamente en la década de los sesenta, cuando algunos de los edificios ya estaban construidos y parecían estar destinados a ser una serie de episodios tenuemente conectados entre sí.

[...] Por ello, resulta afortunado que los criterios de los propietarios y de los arquitectos hayan virado, en la década de 1960, en este lugar, a un tipo de explotación comercial que si bien no tenía una intención altruista, optó por crear generosos espacios públicos dentro de esquemas de propiedad privada, y buscó una ambientación destinada a facilitar esta explotación utilitaria.²⁷ (Fig. 7)

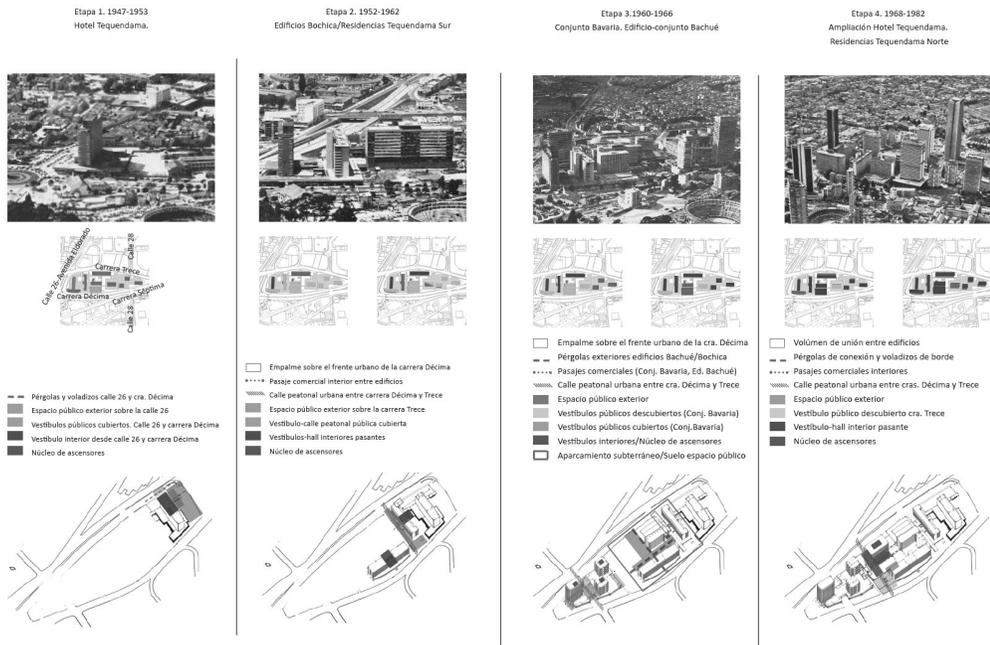


Figura 7. Edificio y conjunto: etapas de construcción y compatibilidad entre edificios. Fuente: Fontana, *El espacio urbano moderno*

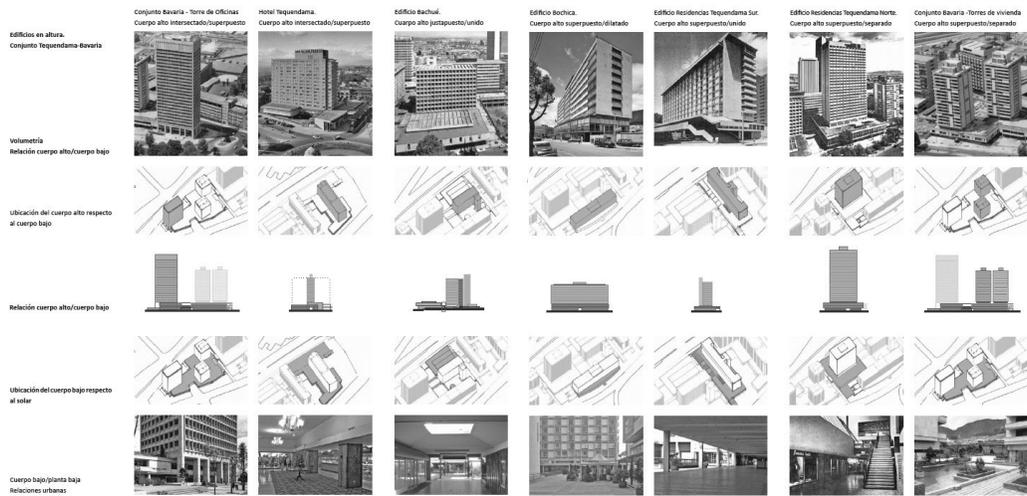


Figura 8. Edificios en altura. Variaciones de la relación entre cuerpo bajo y cuerpo alto en los ocho edificios que componen el conjunto Tequendama-Bavaria. Fuente: Fontana, *El espacio urbano moderno*

Edificios en altura

A través del edificio en altura en Bogotá se desarrolla, desde finales de 1940, en la construcción del centro de la ciudad, todo un repertorio de soluciones arquitectónicas y urbanas que obedecen al interés por parte de los promotores de conseguir rentabilizar el uso del suelo —mediante plantas bajas comerciales y varias plantas tipo en altura, con usos terciarios y de residencia—, y por parte de los arquitectos proyectistas, de lograr la mejor inserción urbana y una imagen representativa del edificio. En la ciudad consolidada, las prolongaciones y las ampliaciones del trazado de calles, como la carreras Séptima, Décima y Trece implican una importante reconfiguración de sus espacios centrales y de los edificios que los configuran que, a su vez, deben responder a nuevas actividades y necesidades de programa.

El espacio urbano en la ciudad histórica se modifica, y el edificio en altura, construido de manera individual y gradual, participa en la redefinición de calles, plazas y zonas del centro, mediante pautas de alineación a la vía —en la mayoría de casos—; pero con un profuso empleo de plantas bajas permeables, transparentes, con la conformación de entrantes, vestíbulos, pasajes interiores, relacionados con espacios exteriores, cubiertos y descubiertos, públicos o semipúblicos. Es evidente el uso recurrente de esta tipología en el proyecto del conjunto Tequendama-Bavaria, “un nuevo tipo de aglomeración comercial y ofinesca fundamentalmente diferente de la simple superposición de edificios nuevos sobre el trazado de la ciudad antigua”²⁸ (fig. 8).

28 *Ibid.*, 280.

Planta baja y espacio calle

El conjunto Tequendama-Bavaria es un centro proyectado y construido a partir de soluciones de integración, de relación visual y espacial y de

compatibilidad: entre partes, entre edificios, entre conjuntos y con la ciudad; a nivel volumétrico y en planta baja; soluciones a diferentes escalas, urbanas y arquitectónicas; soluciones de los límites y de los bordes que, con un espesor variable, actúan como interfase entre el exterior y el interior, ámbitos donde se materializan vestíbulos urbanos, jardines y plazas; calles peatonales, pasajes interiores y exteriores y escaleras públicas; galerías, logias, porches y voladizos. Espacios de mediación urbana y arquitectónica que le otorgan al proyecto condiciones básicas de habitabilidad urbana: soluciones donde el objeto y el espacio son una unidad indivisible y donde los espacios entre las cosas se llenan de vida y favorecen el desarrollo de las prácticas sociales necesarias para que un espacio urbano adquiera su pleno sentido para la ciudad (fig. 9).

29 Colquhoun, *Modernidad y tradición clásica*, 265.

Indica Alan Colquhoun que “la ciudad moderna ha sido rechazada desde el momento en que se proponía en espacios urbanos como ilimitada y abstracta y se basaba en la separación de los diferentes elementos funcionales de la ciudad”.²⁹ El conjunto Tequendama-Bavaria es un espacio urbano moderno que se consolida a partir de unos espacios delimitados pero no limitados y concretos donde los diferentes elementos y funciones de la ciudad encuentran su ámbito de integración. Si nos referimos específicamente al cuerpo bajo y a la planta baja como ámbitos privilegiados de relación del edificio a nivel urbano y a escala humana, verificamos, tal como explica Jan Gehl, que su calidad depende de cómo es percibido en todas sus partes:

[...] la familiaridad con los sentidos del ser humano —el modo en que funcionan y los ámbitos en los que los hacen— es un importante requisito para diseñar y dimensionar todas las formas de espacios exteriores y disposiciones de edificios. Una persona que camina por



Figura 9. Vista actual del conjunto Tequendama-Bavaria desde el espacio público interior. Fuente: Mayorga y Fontana, “Returning to Center”

la calle prácticamente no ve más que la planta baja de los edificios, el pavimento y lo que pasa en el propio espacio calle.³⁰

30 Gehl, "La humanización del espacio urbano", 73.

Es un espacio urbano donde los bordes y los límites de los edificios adquieren espesor y se relacionan entre ellos, configurando espacios intermedios, de mediación, de interfase, de relación, ámbitos donde el *minimum* urbano, tal como lo define Armando Sichenze, se materializa a través de *plantas bajas habitables*, vestíbulos, escaleras, porticados, marquesina, espacios verdes, etc., que definen el *carácter urbano* del edificio:

O piuttosto il minimum urbano va cercato direttamente in quelle parti ben piú definite di un edificio che lo rendono riconoscibile nei generi urbani? In tal caso si dovranno esaminare i poni abitati, i portici e i pergolati, le corti e i recinti, le logge e gli androni, le gallerie e le pareti finestrate, le scalinate e i giardini. E non solo questi luoghi già chiaramente definiti contribuiscono al minimum, ma anche quei semplici segnalatori di spazi che sono le grandi peseline e le inferriate, i portali, i portoni, le fontane, gli alberi e quanto nasce da una concezione globale dell'edificio – senza staccarsene come un arredo – e del suo intorno rendendolo minimamente autosufficiente come 'essere di città', se non addirittura come 'città' in suo punto.³¹

31 Sichenze, *Il limite e la città*, 18.

De centro cultural y de negocios moderno a centralidad urbana

La construcción del conjunto Tequendama-Bavaria y su consolidación como nuevo centro para la ciudad de Bogotá se debe, como hemos visto, a factores y decisiones tomadas a diferentes escalas: estratégica, de planificación y arquitectónica urbana.

Estratégicamente, por su localización en el área de San Diego. La definición y la apertura de nuevas calles que mejoran su accesibilidad y su relación con espacios destacados de la ciudad (Centro Histórico y aeropuerto) y la ubicación y mezcla de nuevos usos son algunas de las primeras decisiones que permiten que el conjunto se consolide como un nuevo centro.

En cuanto a planificación, se asumen unas normas implícitas y flexibles que permiten incorporar cambios a lo largo del proceso de proyectación y de construcción del conjunto. Además, la división en unidades de gestión y de ejecución y la relación entre diferentes equipos de arquitectos basada en la colaboración, puesta en común y respeto de las decisiones proyectuales mutuas, sin un plan común redactado, garantizan su lectura como proyecto unitario.

En la escala arquitectónica y urbana, la integración de espacios públicos existentes y la potenciación de los de nueva creación. El uso

sistemático de unos tipos edificatorios (con cuerpo bajo y cuerpo alto), al igual que el proyecto de la planta baja y del espacio calle, como ámbitos específicos de relación con la ciudad y entre los edificios, conforman un conjunto de soluciones proyectuales basadas en criterios de integración, compatibilidad y permeabilidad entre edificios y con la ciudad.

El área de San Diego se consolida efectivamente como un importante centro cultural y de ocio, que potencia los usos ya establecidos, tal cual se había sugerido en las propuestas modernas de Le Corbusier, Wiener y Sert; pero, sobre todo, evoluciona conformando un centro moderno mucho más potente y además complementario al centro tradicional de la ciudad de Bogotá, gracias a este conjunto de decisiones estratégicas, de planificación y arquitectónicas y urbanas que se conjugaron en el proyecto del conjunto Tequendama-Bavaria entre 1950 y 1982, y que explican y garantizan su vitalidad urbana y su consolidación como centro urbano moderno (fig. 10).

Sin embargo, la construcción del nuevo centro ha impulsado notablemente las potencialidades de la zona de San Diego y sus resultados, en términos urbanos, han sido mayores respecto a las expectativas de las propuestas iniciales: al centro, para el cual se proponía inicialmente un uso especializado de tipo cultural y de ocio, se han ido incorporando más usos de tipo terciario, hotelero, comerciales y de vivienda; además, de que se ha relacionado funcionalmente con los espacios libres, las áreas verdes y los equipamientos culturales y de ocio existentes (fig. 11).³²

32 "La idea de conformar en Bogotá una zona denominada Centro Internacional nació con el Hotel Tequendama, inaugurado en 1953, pero no se concretó hasta una década después, cuando se presentó el proyecto para un Centro Internacional, que abarcaba desde la calle 26 hasta la calle 28, entre las carreras 7a. y 13. La primera fase del Centro Internacional de Bogotá, se estrenó en 1967 con los edificios de Bavaria para residencias y oficinas, las residencias Tequendama, el Banco de Bogotá, este último sobre la carrera 13 con calle 26, Seguros Tequendama y la Torre Colpatría. El Centro Internacional es hoy uno de los sectores más completos de la capital y con más definida personalidad urbanística". Zambrano, *Historia de Bogotá: siglo XX*, 158.

33 Ezquiaga, *El espacio del proyecto urbano*, 54.

34 *Ibid.*, 56.

Frente a la aparente indeterminación inicial, lo que ha primado es una visión de proyecto basada en las oportunidades urbanísticas y en la valoración cualitativa del espacio, en cuanto "lugar" y en cuanto "posición", con una aproximación donde las categorías urbanísticas mensurables —y por ello pretendidamente científicas— como "estándares", "zonas" o "regulaciones edificatorias" han dejado paso a nuevos conceptos cualitativos, como "lugar", "tipo edificatorio", "trama", "parte de ciudad", etc.,³³ situación en la que ha desempeñado un papel principal la valoración del papel del oficio del proyectista, arquitecto y urbanista, sensible tanto a la herencia cultural como al entorno social y al momento histórico, con soluciones de intervención física que sitúan el proyecto urbano en la escala donde los problemas arquitectónicos se transforman en problemas urbanos y viceversa.³⁴

Centro y centralidad son términos polisémicos de difícil definición en urbanismo, pues involucran muchos aspectos que se interrelacionan creando sinergias entre ellos (geográficas, históricas, económicas, sociales, simbólicas, etc.). Sobre este punto podemos decir que entre tanto los centros urbanos son morfológica y funcionalmente más reconocibles y pueden, de cierto modo, corresponder a un sector urbano o incluso a un proyecto específico, en referencia a su posición geográfica central, reconocimiento histórico o a unas funciones especializadas



Figura 10. Planta baja y espacio calle. Imagen actual de la relación entre la calle 28 y el vestíbulo de acceso del conjunto Bavaria. Fotos: Mayorga y Fontana, "Espacios de centralidad urbana"



Figura 11. Estructura del sistema de centralidad del centro de Bogotá en los años sesenta y en la actualidad. Fuente: elaboración sobre un plano del Instituto Geográfico Agustín Codazzi, 1953. Foto aérea: Google Earth 2011

35 Marcos urbanos muy heterogéneos, tanto por su estructura como por la morfología de su tejido, son en realidad contenedores de estos valores de centralidad. Un alto nivel de actividad, preferentemente diversificada, la presencia de edificios públicos de carácter institucional, unos espacios libres de especial significación, etc., son elementos que aparecen casi siempre de una forma inequívoca en los espacios centrales de la ciudad. Busquets, *Àrees de nova centralitat*.

36 La particular forma de crecimiento de la ciudad tradicional ha condicionado la formación de su espacio central siguiendo una "estructura ramificada", con una dimensión que está en función de la importancia y complejidad de aquella. Sus áreas centrales han crecido de forma progresiva, hasta adquirir una forma que agrupa y relaciona los núcleos de mayor actividad. *Ibid.*

37 "La férrea jerarquía que gobierna las estructuras centralizadas se ve sometida, en el ámbito de la cultura moderna, a un implacable proceso de erosión y desgaste. Se desmorona así la idea de un centro capaz de garantizar el equilibrio y la estabilidad del conjunto, tal como sucedía en la cultura tradicional". Martí, "De la periferia urbana a la ciudad policéntrica".

38 Los temas principales —del proyecto urbano— son, en primer lugar, el barrio residencial, como elemento básico por excelencia, como material de construcción de la ciudad y como banco de prueba; en segundo lugar, el centro urbano, como reformulación moderna y actualizada de los temas clásicos de la arquitectura civil y de los espacios representativos de la ciudad, y, en tercer lugar, los nuevos esquemas de los trazados de calles, para la resolución de los sectores de tamaño medio, que afrontan una forma urbana a una escala adecuada. Solá Morales, "Progettare città", s. p.

39 Los definen como proyectos urbanos: 1) efectos territoriales más allá de su área de actuación; 2) carácter complejo e interdependiente de su contenido, superación de la monofuncionalidad (parque, vía, tipología, etc.), mezcla de usos, usuarios, ritmos temporales, y orientaciones visuales; 3) escala intermedia, susceptible de ser ejecutada totalmente en un plazo máximo de pocos años; 4) carga voluntarista de hacer

(centro histórico, corredores o ejes, centros comerciales, de negocios, etc.). La centralidad urbana es más una noción, compuesta y variable, que resulta de las sinergias dadas entre las relaciones urbanas. Por lo tanto, es la capacidad, valor o atributo de un espacio urbano de ser centro,³⁵ y su configuración es de tipo areal e incluso ramificada en correspondencia con los el sistema de centralidad al que pertenecen,³⁶ de formas indefinidas y cambiantes en sus contornos, en el espacio y en el tiempo, según las variaciones de su radio de influencia sobre el entorno urbano. Esta indefinición ha hecho que, respecto al análisis de la centralidad, se produzcan aproximaciones tanto de tipo estático como de tipo dinámico; mientras unas responden a los procesos y a las relaciones físicas y espaciales de tipo morfológico, las otras se caracterizan por poner el relieve en la concepción del espacio y sus relaciones a partir de una lectura de las relaciones urbanas como red de nodos y flujos, aspecto cada vez más relevante por la evolución e importancia creciente de las infraestructuras de comunicación.

Frente a la "pérdida de centro", la modernidad arquitectónica enfrentó los nuevos retos de la cultura contemporánea, el de la "ciudad abierta" y el de configurar nuevos centros.³⁷ La transformación desde una idea inicial de un centro cultural y de negocios, a la construcción del conjunto Tequendama-Bavaria y la configuración como centralidad urbana del Centro Internacional es un claro ejemplo de este proceso.

En este sentido, el conjunto recuerda y confirma varias de las hipótesis que en urbanismo se han elaborado en torno al concepto de *proyecto urbano*,³⁸ de proyecto de escala intermedia³⁹ o de proyectos de áreas de nueva centralidad,⁴⁰ donde se destacan las características y potencialidades de proyectos de esta envergadura, para su aplicación como estrategia en la construcción y transformación de la ciudad actual. El conjunto urbano Tequendama-Bavaria, proyectado como nuevo centro moderno en los años cincuenta, se ha consolidado en el tiempo como un espacio de centralidad urbana, gracias a la suma de diversos factores: localización estratégica, buena accesibilidad, mezcla de usos (por distinto tipo, rango o jerarquía y temporalidad), alta densidad de habitantes y visitantes, una perceptible cantidad y calidad de espacio público y colectivo, interacción entre espacio edificado y libre y, entre otros aspectos, un atribuible valor simbólico a través de la potenciación de la identidad del lugar (tanto por su geografía e historia como por sus formas urbanas y arquitectónicas).⁴¹

En una ciudad que crece y se extiende en la actualidad sin verdaderos "centros urbanos", el conjunto Tequendama-Bavaria representa hoy aún un espacio "central" y "urbano", un espacio privilegiado que se encuentra integrado a la estructura de centralidad principal de la ciudad punto de encuentro de los dos principales vectores⁴² del llamado centro expandido de Bogotá,⁴³ pero también como hemos visto, por su forma y calidad urbana y arquitectónica es un centro cívico dotado de urbanidad. 

Bibliografía

Bastlund, Knud (ed.). *José Luis Sert: Architecture, City Planning, Urban Design*. Zurich: Les Edicions D'architecture, 1967.

Burbano, Édgar. "La Carrera 10ª". *Proa* no. 1 (1946).

Busquets, Joan. *Àrees de nova centralitat, Ajuntament de Barcelona, àrea d'Urbanisme i obres públiques*. 2a edició. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 1991.

Cerasi, Maurice. *El espacio colectivo de la ciudad*. Barcelona : Oikos-Tau, 1990.

Colquhoun, Alan. *Arquitectura moderna y cambio histórico: ensayos 1962-1976*. Barcelona: Gustavo Gilli, 1978.

Colquhoun, Alan. "Coflitti ideologici del moderno". *Casabella* no. 520-521 (enero-febrero 1986).

Colquhoun, Alan. *La arquitectura moderna: una historia desapasionada*. Barcelona: Gustavo Gilli, 2005.

Colquhoun, Alan. *Modernidad y tradición clásica*. Madrid: Juncar, 1991.

Cortés, Rodrigo. "Del urbanismo a la planeación en Bogotá (1900-1990): esquema inicial y materiales para pensar la trama de un relato". *Revista Bitácora Urbano-Territorial* no. 11 (enero-diciembre 2007): 179-180.

Decreto 678 de 1968 (18 de julio). Por el cual se dictan normas urbanísticas para las nuevas construcciones de edificaciones en la zona central de la ciudad y se modifica el Decreto No. 185 de 5 de abril de 1951.

Del Castillo, J. Carlos. *Bogotá años 50: el inicio de la metrópoli*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, Facultad de Artes, 2008.

Ezquiaga, José María. *El espacio del proyecto urbano*. Madrid: Proyecto Madrid, 1983-1987.

Fontana, María Pía. "El espacio Urbano Moderno. El conjunto Tequendama-Bavaria en Bogotá". Tesis doctoral. Departamento de Proyectos Arquitectónicos. Universidad Politécnica de Cataluña, Barcelona, 2012.

Fontana, María Pía, Edison Henao, Isabel Llanos y Miguel Mayorga. *Ciudad y arquitectura moderna en Colombia, 1950-1970: presencia y vigencia del patrimonio moderno*. Bogotá: Ministerio de Cultura República de Colombia, 2008.

Fontana, María Pía y Miguel Mayorga. "Returning to Center: Two Views of the Centro Internacional of Bogota". *Docomomo Journal* no. 44.

Gehl, Jan. *La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios*. Barcelona: Reverté, 2004.

arquitectura de la ciudad, independiente de la arquitectura de los edificios, y 5) componente público importante en la inversión y de los usos colectivos en el programa. Solà Morales, "La segunda historia del proyecto urbano", 21-22.

40 En la ciudad tradicional la formación de su espacio central sigue una "estructura ramificada", con una dimensión que está en función de la importancia y complejidad de aquella. Al modelo de sector "central compacto", vinculado al tipo de ciudad tradicional, se contraponen el "modelo formado por centros menores", que se presenta inicialmente como alternativa al primero. Los centros menores suelen tener una posición periférica en relación con el centro principal, que explica su formación a partir de operaciones de infraestructura o equipamientos singulares de gran alcance ciudadano que inducen a un aumento de actividad en su entorno. Busquets, *Àrees de nova centralitat*, 11.

41 Este es un conjunto de características de la centralidad que se han detectado en un estudio de análisis comparado de centralidades urbanas. Mayorga y Fontana "Espacios de centralidad urbana".

42 El vector tradicional centro-norte de desarrollo histórico sobre los principales ejes viarios longitudinales de la ciudad y el vector centro-occidente que en dirección al aeropuerto sobre la avenida El Dorado se encuentra actualmente en plena consolidación.

43 Definición adoptada para la expansión de la centralidad propuesta en el planeamiento de la ciudad hasta el más reciente Plan de Ordenamiento Territorial, revisado en el 2004.

Henao, Edison. "Torre-plataforma: Colombia años 50/60. Análisis de su adaptación arquitectónica e inserción urbana en los centros de ciudad consolidada". Tesis doctoral, ETSAB-UPC, 2011.

Hernández, Carlos. *Las ideas modernas del Plan para Bogotá en 1950*. Bogotá: Alcaldía de Bogotá-Instituto Distrital de Cultura y Turismo, 2004.

Iriarte, Alfredo. *Hotel Tequendama un símbolo de Bogotá*. Bogotá: Mayr & Cabal, 1988.

"La reconstrucción de Bogotá". *Proa* no. 13 (1948).

Martí Arís, Carlos. "De la periferia urbana a la ciudad policéntrica". En *Habitabilidad y Ciudad: III Foro de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Sevilla*. Sevilla: Escuela Técnica Superior de Sevilla, 2006.

Martínez, Carlos, Jorge Arango y M. de Vengoechea. "Bogotá puede ser una ciudad moderna". *Proa* no. 3 (1946): 15-25.

Mayorga, Miguel. "El centro como sistema de centros". En *Bogotá moderna: DPA 24*. Barcelona: Departament de Projectes Arquitectònics ETSAB-UPC, 2008.

Mayorga, Miguel. "Espacios de centralidad urbana e infraestructuras". Proyecto de tesis doctoral, Departamento ITT-UPC, 2005.

Mayorga, Miguel y Fontana María Pía. "Espacios de centralidad urbana y redes de infraestructura. La urbanidad en cuatro proyectos urbanos". En *Bitácora Urbano-territorial*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2012.

Mayorga, Miguel y Edison Hena. "Planta baja, planta urbana". En *Bogotá moderna: DPA 24*. Barcelona: Departament de Projectes Arquitectònics, ETSAB-UPC, 2008.

Mumford, Eric. "Los CIAM y Latinoamérica". En AA. VV. *Sert, arquitecto en Nueva York*. Barcelona: Actar, 1997.

Niño, Carlos y Sandra Mendoza. *La carrera de la Modernidad: construcción de la carrera Décima. Bogotá (1945-1960)*. Bogotá: Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, 2010.

Rincón Avellaneda, Patricia. *Bogotá y sus modalidades de ocupación del suelo: análisis de los procesos de re-densificación*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, Facultad de Artes, 2006.

Rodríguez, Gabriel, Pablo Gamboa y Carlos Naranjo. "El edificio de renta en la construcción de la ciudad". En *Bogotá moderna: DPA 24*. Barcelona: Departament de Projectes Arquitectònics, UPC, 2008.

Rogers, E. N. José Luis Sert y J. Tyrwhit. (eds.). *El corazón de la ciudad: por una vida más humana de la comunidad*. Barcelona: Hoepli, 1955.

Rubert de Ventòs, María. "Ciudades en América Latina". En AA. VV. *Sert, arquitecto en Nueva York*. Barcelona: Actar, 1997.

Salazar, José. "Bogotá: los planes y sus proyectos. 1940-2000". *Dearq* no. 1 (2007).

Sert, José Luis. *¿Pueden sobrevivir nuestras ciudades?* Buenos Aires: s. e., 1960.

Sichenze, Armando. *Il limite e la città*. Milano: Franco Angeli, 1995.

Solà Morales, Manuel. "Espacios públicos, espacios colectivos: 1992". En *De cosas urbanas*. Barcelona: Gustavo Gili, 2008.

Solà Morales, Manuel. "La segunda historia del proyecto urbano". *Revista UR* no. 5 (1987): 21-22.

Solà Morales, Manuel. *L'arquitectura de l'urbanitat, Lección inaugural*. Barcelona: ETSAB-UPC, 2009.

Solà Morales, Manuel. "Para una urbanidad material: 2005". En *De cosas urbanas*. Barcelona: Gustavo Gili, 2008.

Téllez, Germán. *Cuéllar, Serrano, Gómez: arquitectura 1933-1983*. Bogotá: Escala, 1988.

Wiener, Paul Lester y José Luis Sert. "Can Patios Make Cities?". *Architectural Forum*, 99, no. 2 (agosto 1953): 124-131.

Wiener, Paul Lester y José Luis Sert. "Urbanisme en Amérique Latine y 4 plans directeurs pour des villes sud-américaines". *L'architecture d'aujourd'hui* no. 33 (diciembre 1950-enero 1951).

Zambrano, Fabio. *Historia de Bogotá*. Bogotá: Fundación Misión Colombia-Salvat-Villegas, 1989.

Archivos en Bogotá

Archivo Departamento Administrativo de Planeación Distrital (Bogotá).

Archivo Distrital de Bogotá.

Archivo Fotográfico Saúl Orduz

Centro de Documentación Planoteca. Caja de Retiros de las Fuerzas Militares. Cuéllar Serrano Gómez.

Fondo Editorial revista *Escala*.

Fondo Editorial revista *Proa*.

Instituto Geográfico Agustín Codazzi.

Museo de Bogotá.