



## Avenida La Playa: Valoración paisajística de un paseo urbano en el centro de Medellín

## Avenida La Playa: Landscaping Valuation of an Urban Walk in Medellín's Downtown

German Dario Tamayo Osorio y David Vélez Santamaría

**RESUMEN:** Una preocupación más o menos reciente en diferentes ciudades latinoamericanas es la recuperación de sus centros tradicionales. Es así como se han priorizado proyectos que generan espacios urbanos confortables y atractivos para permitir el intercambio de nuevas actividades en estos. En el caso de Medellín, Colombia, ambiciosos proyectos han buscado un aumento en los índices de espacio público, sin embargo, es necesario el estudio de otras obras recientes en las que el interés particular es potenciar los elementos paisajísticos y la memoria urbana en espacios existentes. En este artículo se reseña el Paseo urbano La Playa en Medellín. Con este fin se describen las estrategias proyectuales de paisaje urbano que fueron aplicadas en el diseño de la renovación y se analizan los elementos urbanos y del paisaje que caracterizan el recorrido de este paseo. De acuerdo con esta lectura es posible aproximarse a una valoración de la obra, al considerar los primeros beneficios ambientales que resultan de su terminación y las futuras posibilidades de la quebrada que dio origen a este hito de ciudad.

**PALABRAS CLAVE:** Avenida La Playa, diseño urbano, espacio público, Medellín, memoria urbana, paisajismo.

**ABSTRACT:** A recent concern in different Latin American cities is the recovering of traditional centers. This is how projects that generate comfortable and attractive urban spaces have been prioritized to allow the exchange of new activities in them. In the case of Medellín, Colombia, ambitious projects have sought an increase in public space indexes, however, it is necessary to study other recent works in which the particular interest is to enhance landscape elements and urban memory in existing spaces. This article reviews the La Playa urban walk in Medellin. The review stars describing the urban landscape project strategies that were applied in the design of the renovation and the urban and landscape elements that characterize the route of this promenade are analyzed. According to this reading, it is possible to approach an assessment of the public space, considering the first environmental benefits that result from its completion and the future possibilities of the ravine that gave rise to this city landmark.

**KEYWORDS:** La Playa Avenue, urban design, public space, Medellín, urban memory, landscape

RECIBIDO: 31 julio 2021

APROBADO: 15 febrero 2022

## Introducción

La recuperación de los centros tradicionales ha sido de especial interés en diferentes ciudades latinoamericanas durante las últimas tres décadas. Como lo indica el crítico del paisaje Javier Maderuelo, los arquitectos responsables de la imagen urbana “se han empezado a preocupar por ofrecer una imagen limpia, confortable, amena y divertida de su ciudad, con el fin de atraer turismo, comercio o cualquier tipo de actividad” [1, p.598]. Entre estas transformaciones, destacan casos de las ciudades principales de Colombia, como el de la avenida Colombia en Cali, la peatonalización de la Carrera Séptima en Bogotá, y en Barranquilla con la recuperación de las plazas de San Nicolás, San Roque, San José y Hospital.

En el caso de Medellín, como lo afirma el historiador Luis Fernando González, con muchos de los proyectos se ha pretendido potenciar la recuperación urbana a través de ambiciosas intervenciones, para sumar metros cuadrados de área libre [2]. Los proyectos del programa Urbanismo Social como Parques Biblioteca (2004-2007), y otros como Parques del Río (2015-2019), han significado un aumento en los índices de espacio público. Sin embargo, en otros proyectos la intervención no radica en la generación de nuevos espacios, si no en la adecuación de sitios existentes en los que los elementos paisajísticos y la memoria urbana son de gran importancia.

En esta reseña se presenta el Paseo urbano La Playa, en Medellín. Para esto, en primer lugar, se contextualiza históricamente la situación de la avenida existente, luego se describen las estrategias proyectuales de paisaje urbano que se aplicaron en el diseño y finalmente se analizan estos elementos para caracterizar la experiencia de recorrer el paseo. Esta lectura permite valorar preliminarmente esta obra, evidenciando en las conclusiones, algunos beneficios ambientales para los habitantes del centro de la ciudad y considerando la posibilidad futura de recuperación definitiva de la quebrada Santa Elena para la ciudad.

## Contexto

La Avenida La Playa es un hito urbano<sup>1</sup> de Medellín la cual fue construida sobre la quebrada Santa Elena. Durante la consolidación urbana de la ciudad, dicho afluente constituía el límite natural de la villa hacia el norte, pero desde principios del siglo XIX y con el desarrollo del casco urbano hacia este costado, se transformó en uno de los ejes viales principales y pasó a denominarse La Playa. Ya para inicios del siglo XX la arquitectura de las élites, la quebrada y su exuberante vegetación configuraron un paisaje idílico que hoy se recuerda como la imagen ideal de la ciudad del pasado [3, p.47].

No obstante, los socavamientos de la quebrada, la contaminación y las inundaciones, hicieron insostenible su relación con la vida urbana. Entre 1925 y 1950 se ejecutaron las obras de cobertura, convirtiéndola en una avenida vehicular a la que sobrevivieron algunas especies arbóreas. En la segunda mitad del siglo XX, el auge de la construcción en altura y otras transformaciones urbanas (como la apertura de la Avenida Oriental), se tradujeron en un mayor flujo vehicular, y con ello se acentuaron las problemáticas propias de los centros urbanos: alto tráfico, invasión del espacio público, comercio desorganizado, entre otros.

El deterioro generalizado del centro de Medellín y la tendencia a su abandono, fueron de suma preocupación para las administraciones municipales de las últimas dos décadas. Debido a esto, para el año 2016,

- [1] Maderuelo J. El paisaje urbano. Estudios Geográficos. [Internet] 2020 [Consultado: 29 de julio 2021]; 71(269): 575-600. Disponible en: <https://estudiosgeograficos.revistas.csic.es/index.php/estudiosgeograficos/article/view/322/322>, DOI: 10.3989/estgeogr.201019
- [2] González LF. Ensayos inútiles sobre historia urbana de Medellín. Medellín: Ediciones UNAULA; 2018.
- [3] Molina LF. Fotografía de arquitectura en Medellín 1870-1960. Medellín: Universidad de Antioquia, 2001.
- [4] Lynch K. La imagen de la ciudad. Barcelona: Gustavo Gili; 1998.

---

<sup>1</sup> Los hitos urbanos son, según Kevin Lynch, los puntos de referencia, reconocibles e identificables en las dinámicas de una ciudad [4].

la Empresa de Desarrollo Urbano (EDU) estudió trece iniciativas provenientes de varias instituciones públicas y privadas que por más de quince años insistieron en la urgencia de desarrollar proyectos urbanos para la recuperación del centro. Estas iniciativas plantearon convertir el corazón de la ciudad en un sector de encuentro y permanencia, por medio de la peatonalización y la rehabilitación ambiental.

Como lo indica el periodista Alfonso Buitrago [5], para iniciar la transformación, se determinaron puntos estratégicos de intervención, como la Avenida La Playa, entre el Museo Casa de la Memoria y el Museo de Antioquia, la carrera Bolívar desde San Juan hasta el Parque Berrío; y se priorizaron cuatro paseos: Bolívar y La Playa más La Bastilla y Junín; y diez corredores: Maturín, Perú, Barbacoas, Boyacá, Amador y Córdoba, y cuatro corredores verdes: Oriental, Ferrocarril, Argentina y El Poblado. Estos ejes fueron elegidos por ser los estructurantes de movilidad más importantes en la configuración del centro tradicional.

Fue así como el proyecto se integró a la *Estrategia de proyectos y acciones de mejora del espacio público*, en particular el apartado de *Recuperación del paisaje urbano*, incluidos en el *Plan de Gestión de la Intervención Integral del Centro - PGICC*. De acuerdo con este plan, era necesario “garantizar condiciones de habitabilidad y de apropiación ciudadana de este sector, como un verdadero espacio público y con esto, comenzar el proceso de “descontaminación de las dinámicas urbanas” [6]. Este documento definió entonces los alcances del proyecto, su cronograma y presupuesto para el mismo.

## Antecedentes

En el año 2017 fue realizada una intervención temporal en la Avenida La Playa por medio de urbanismo táctico como manera rápida y económica de evaluar y demostrar cambios [7, p.15], en las dinámicas urbanas, propósito rector de este tipo de operaciones. Fue así como se instalaron “bahías peatonales”, o espacios de estancia para ocupar parte de los carriles laterales de la avenida (Figura 1). Las bahías tenían dos propósitos fundamentales; disminuir la velocidad de los automóviles en estos carriles de servicio al generar discontinuidad del flujo vehicular en los mismos, y promover la permanencia de los peatones en la avenida mediante el mobiliario temporal.

Además de la instalación de estas bahías, se realizaron estudios preliminares sobre la movilidad del sector, las patologías de la cobertura de la quebrada, el inventario de la vegetación existente, y una lectura detallada de los usos, actividades y vocaciones de las edificaciones que paramentan la vía.

- [5] Buitrago A. ¿El fin del ensanche? paseos y corredores para ampliar el paisaje del centro. Mapa Centro de Medellín. [Internet] s.f. [Consultado: 29 de julio 2021]. Disponible en: <https://www.centrodemedellin.co/ArticulosView.aspx?id=416&idArt=486>
- [6] Plan de Gestión de la Intervención Integral del Centro. Medellín: Alcaldía de Medellín; 2015. [Consultado: 13 de enero 2022]; Disponible en [https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/pccdesign/SubportalCiudadano\\_2/PlandeDesarrollo\\_0\\_17/Publicaciones/Shared%20Content/Documentos/2015/PLAN%20DE%20GESTION%20DE%20LA%20INTERVENCION%20INTEGRAL%20DEL%20CENTRO.pdf](https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/pccdesign/SubportalCiudadano_2/PlandeDesarrollo_0_17/Publicaciones/Shared%20Content/Documentos/2015/PLAN%20DE%20GESTION%20DE%20LA%20INTERVENCION%20INTEGRAL%20DEL%20CENTRO.pdf)
- [7] A Tactical Urbanism Guidebook. Nueva Delhi: Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH; 2020.



Figura 1. Implementación de urbanismo táctico en la avenida La Playa. Fuente: Autores.

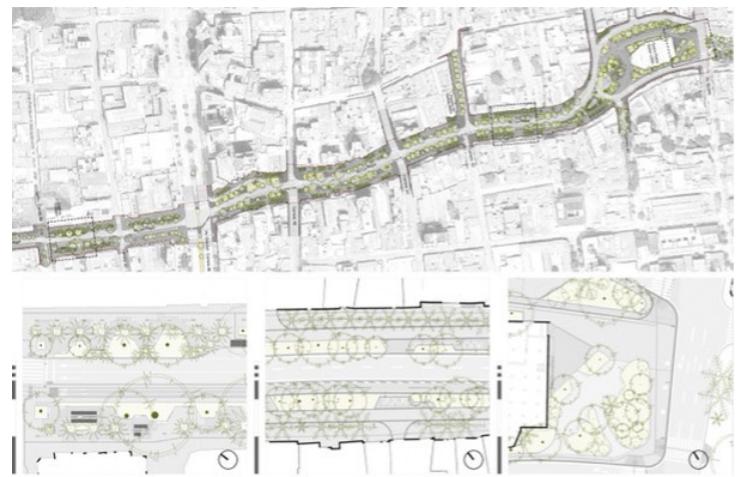


Figura 2. Planta general del proyecto Paseo La Playa. Fuente: Empresa de Desarrollo Urbano – EDU.

El polígono de renovación definido comprendió un área total de 48.926 m<sup>2</sup>, dividido en dos tramos separados por la Avenida Oriental (Figura 2). Los diseños del primer tramo fueron elaborados durante el año 2017 por la *Empresa de Desarrollo Urbano - EDU<sup>2</sup>* (entre avenida Giraldo y avenida Oriental), y los del segundo tramo por la oficina *Arquitectura y Espacio Urbano - AEU<sup>3</sup>* (entre Avenida Oriental y Carrera Junín) también en el mismo año. Finalmente, las obras de construcción de ambos tramos fueron ejecutadas entre 2018 y 2019, año en que fueron entregadas a la ciudadanía.

### Estrategias proyectuales de paisaje urbano

La valoración de la obra del Paseo urbano La Playa remite necesariamente a las estrategias de diseño para la recuperación del paisaje urbano. Estas estrategias están relacionadas con los objetivos de desarrollo sostenible que fueron establecidos por la ONU desde 2015, especialmente desde el número once: lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles [8]. Teniendo esto en consideración fueron identificadas las siguientes estrategias principales en el proyecto:

#### 1. Inversión de la *pirámide de movilidad urbana*

La “*reverse traffic pyramid*” es parte de las iniciativas formuladas por el Bicycle Innovation Lab de Copenhague. Consiste en un nuevo enfoque de la planificación urbana que prioriza trayectos, y tiene como objetivo disminuir la congestión y la contaminación de las ciudades en las que el automóvil es aún prioridad. Según la pirámide, caminar y montar en bicicleta debe primar por encima de otros medios de transporte para alcanzar beneficios para el medio ambiente, la salud y la economía. [9] La aplicación de esta estrategia supuso la conversión de dos de las tres vías vehiculares de la avenida en calles compartidas, y complementariamente la inclusión de una ciclo- ruta a lo largo de todo el trayecto.

#### 2. Accesibilidad y prelación peatonal

Desde que se decretó el Manual de espacio público de Medellín [10] la implementación de elementos como rebajes y superficies podo-táctiles, son imperativos en el diseño de los espacios públicos de la ciudad. Para la renovación del paseo se consideraron principios de accesibilidad más exigentes, como esquinas libres de obstáculos visuales y físicos, cruces completamente a nivel y eliminación de desniveles por accesos vehiculares, o por infraestructura existente.

#### 3. Mejoramiento e incremento de áreas verdes

De acuerdo con el Plan de Ordenamiento Territorial de 2014, la condición de corredor verde de paseos como el de La Playa está determinada por presentar un equilibrio entre las funciones ambientales y la ocupación urbana [11]. En este sentido, la vegetación

- [8] Organización de las Naciones Unidas, Objetivos de Desarrollo Sostenible. [Internet] 2015 [Consultado: 17 de enero 2022]. Disponible en <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/>
- [9] Bicycle Network [Internet]; 2019 [Consultado 16 de septiembre 2021] Disponible en: <https://www.bicyclenetwork.com.au/>
- [10] Por medio del cual se adopta el Manual del Espacio Público de Medellín y se asigna una función. Decreto 113 de 2017. Gaceta Oficial, nº 4433, (28-02-2017). [Consultado el 27 de enero 2022]. Disponible en: [https://www.medellin.gov.co/normograma/docs/astrea/docs/d\\_alcamed\\_0113\\_2017.htm](https://www.medellin.gov.co/normograma/docs/astrea/docs/d_alcamed_0113_2017.htm)
- [11] Por medio del cual se adopta la revisión y ajuste de largo plazo del Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Medellín y se dictan otras disposiciones complementarias. Acuerdo 48 de 2014. Gaceta Oficial, nº 4267, (17-12-2014). [Consultado el 27 de enero 2022]. Disponible en: [https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/pccdesign/SubportaldelCiudadano\\_2/PlandeDesarrollo\\_0\\_17/ProgramasyProyectos/Shared%20Content/Documents/2014/POT/ACUERDO%20POT-19-12-2014](https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/pccdesign/SubportaldelCiudadano_2/PlandeDesarrollo_0_17/ProgramasyProyectos/Shared%20Content/Documents/2014/POT/ACUERDO%20POT-19-12-2014).

Tabla 1. Vegetación existente y nueva.

Cuadro de individuos arbóreos	
Conservados	328
Patrimoniales o de interés	45
Talados	12
Traslados	14
Nuevos	149
Tipos de individuos nuevos	
Palmas	42
Árboles pequeños	72
Árboles medianos o grandes	31

Fuente: Empresa de Desarrollo Urbano (EDU).

existente se potenció al cuidar de individuos en mal estado, y sembrar otros nuevos (Tabla 1). La priorización de los individuos patrimoniales que originalmente acompañaban la quebrada, obligó a que se escogieran especies compatibles con estos, de acuerdo con su carácter ornamental y aromático, para el disfrute del transeúnte y la atracción de avifauna.

#### 4. Espacios de estancia y permanencia

Como lo plantea Jan Gehl [12], “una característica común de la vida dentro de un entorno urbano es la versatilidad y complejidad de las actividades, donde muchas veces se producen entrecruzamientos entre los recorridos peatonales”, considerando estos entrecruzamientos, Gehl propone algunos criterios para generar confort y placer en las ciudades, lo que radica en la generación de oportunidades para permanecer,

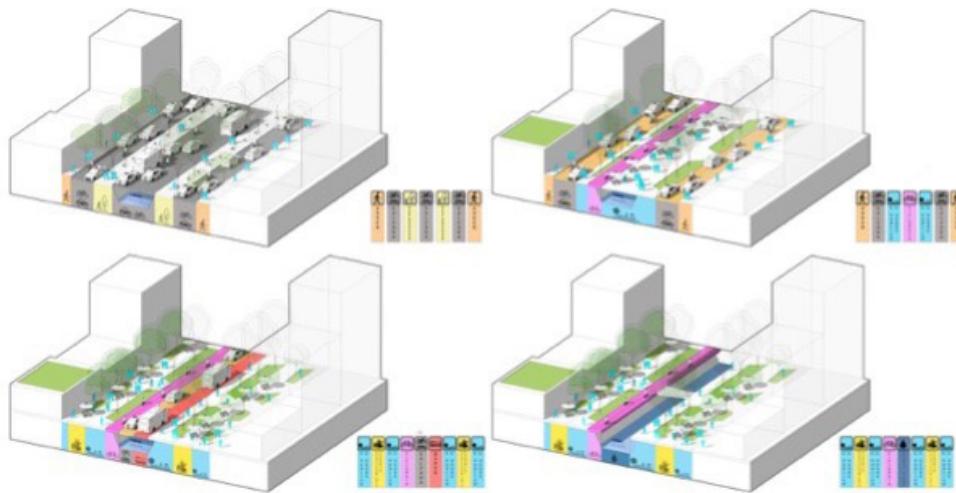
<sup>2</sup> Equipo dirigido por el Arq. Mg. Julián Camilo Yepes Patiño.

<sup>3</sup> Equipo dirigido por los arquitectos Carlos Puerta y Verónica Ortiz.

sentarse y mirar. Estos criterios son fundamentales para estudiar la calidad en relación con el paisaje peatonal de La Playa. Se diseñaron múltiples zonas de estancia, acompañadas de mobiliario y elementos de sombra que facilitan el encuentro y el descanso de los peatones y ciclistas.

### 5. Diseño adaptable

Los planteamientos iniciales para el corredor orientaban los diseños con un bulevar central sobre la cobertura de la quebrada, a pesar de que esto representaba una ampliación de los espacios peatonales, pero que no permitía la futura apertura de la quebrada Santa Elena. Debido a esto, se invirtió la disposición de los componentes peatonales al ubicarlos principalmente en los carriles laterales, conservando así la calzada central vehicular (Figura 3).



pdf

Figura 3. Esquemas de organización de los componentes peatonales, vegetales y vehiculares. 1. Situación existente. 2. Propuesta por PEM. 3. Propuesta EDU (implementada). 4. Futuro escenario sin cobertura de la quebrada. Fuente: Empresa de Desarrollo Urbano – EDU.

Esta estrategia, acorde con algunas obras de infraestructura, como la desarrollada por el proyecto “Centro Parrilla” de la empresa prestadora de servicios públicos, que incluyó la construcción de un colector para recoger e incorporar al sistema de alcantarillado las aguas residuales que caen a la quebrada Santa Elena [6], constituyen acciones de partida encaminadas al saneamiento de la quebrada y a su futura recuperación para la ciudad.

### Pasear por la avenida

El recorrido por el paseo comienza desde el oriente en el parque Simona Duque, con los jardines y la fuente “La Bachué” del Teatro Pablo Tobón Uribe; continúa paramentado hacia el occidente por otras arquitecturas representativas que datan de inicios hasta finales del siglo XX. Torres de apartamentos, equipamientos culturales, así como las sedes educativas y de servicios (Tabla 2) (Figura 4), constituyen el marco arquitectónico que caracteriza, no solo este tramo, sino todo el paseo urbano.



Figura 4. Localización edificios de interés. Fuente: elaboración de los autores.

Tabla 2. Edificios de interés en la Avenida.

<b>Edificio de interés</b>	<b>Año</b>
a Teatro Pablo Tobón Uribe**	1967
b Casa Congregación Mariana*	1930
c Edificio Lorena	1971
d Palacio de Bellas Artes*	1937
e Edificio El Olimpo	1977
f Edificio San Diego**	1970
g Casa Sede Censa (antes Cedecomputo)*	Aprox. 1940
h Casa sede Adpostal*	Aprox. 1940
i Edificio Playa Horizontal	1961
j Casa Sede Sonría	Aprox. 1940
k Casa Barrientos*	1900
l Edificios Los Búcaros**	1970
m Edificio Vicente Uribe Rendón	1978
n Edificio La Ceiba**	1962
o Edificio Dobaibe	1957
p Edificio Coltejer**	1968
q Edificio Gualanday	1964
r Edificio Casablanca	1968
s Edificio Interbolsa	1979
t Edificio Comfama	1960
u Clínica SOMA	1950
v Edificio El Doral	1962
w Edificio La Bastilla*	1944

Fuente: Tamayo, G. [13]

\* Bienes de interés cultural declarados por Acuerdo 48 de 2014

\*\* Bienes de valor patrimonial no declarado candidatos. Acuerdo 48 de 2014

Entre el Teatro Pablo Tobón Uribe y la Avenida Oriental se encuentran catorce zonas de estancia en las que se dispuso mobiliario, como bancas, mesas, basureras y juegos infantiles. Las estancias enfrente de las instituciones educativas se usan como áreas de estudio, protegidas por pérgolas de estructura metálica y listones de concreto (Figura 5). Las estancias con juegos infantiles se ubican primordialmente frente a los edificios residenciales.

En este primer tramo, están ubicados cronológicamente bustos de personalidades representativas en la historia de la ciudad, algunos que ya hacían parte de la avenida, y otros que fueron reubicados para articularse con las nuevas zonas de encuentro (Figura 6). Las áreas verdes acompañan los flujos principales y segregan los espacios de circulación peatonal y vehicular central, también protegiendo las zonas de estancia. En las antiguas calzadas laterales se implementó el sistema de calles compartidas en las cuales transitan tanto peatones como vehículos a baja velocidad (10 km/h), como se puede observar en la Figura 7.

[12] Gehl J. Ciudades para la gente. Buenos Aires: Infinito; 2010.

[13] Tamayo Osorio GD. El edificio en altura en el centro de Medellín: verticalización y modernidad de la avenida la Playa [Tesis de máster]. Porto Alegre (Brasil): Universidade Federal do Rio Grande do Sul; 2017. [Consultado: 29 de julio 2021]. Disponible en: <https://lume.ufrgs.br/handle/10183/169102>.



Figura 5. Espacios de estudio con pérgolas. Fuente: Empresa de Desarrollo Urbano – EDU.



Figura 6. Estancias y bustos históricos restituidos. Fuente: Empresa de Desarrollo Urbano – EDU.



Figura 7. Calle compartida y zonas verdes restituidas. Fuente: Empresa de Desarrollo Urbano – EDU.

Diecisiete individuos patrimoniales que originalmente acompañaban la quebrada (Figura 8), algunos de hace más de cien años, como la ceiba que se encuentra cerca del cruce con la Avenida Oriental (Figura 9), generan la sombra necesaria para caminar. Bajo estas copas arbóreas fueron sembradas palmas, como la bambú, la coquito y la jincha. También fueron incluidas otras especies adaptables a condiciones de luz solar y sombra como arazá, carbonero, copoazú o grosello.

En cuanto a los jardines y zonas verdes, estos fueron agrupados en diversas categorías, las cuales incluían una amplia gama de especies (Tabla 3). Por ejemplo, en la categoría de olores fueron incluidos el romero, el limoncillo, la hierbabuena y la menta, mientras para el sotobosque fueron sembradas varias especies de filodendro, helechos y cicas. Para la atracción de mariposas y colibríes se incluyeron especies de camarón y verbena, entre otras. Los tipos de jardín fueron distribuidos según la vegetación arbórea existente, procurando la protección de los árboles patrimoniales, y de acuerdo a los usos particulares de las estancias (Figura 10). En total, la ampliación de zonas verdes existentes y la construcción de nuevas, aumentó las áreas verdes del 14% al 24% en el polígono de la obra.



Figura 8. Plano con individuos patrimoniales. 1. Guayacán amarillo 2. Chumbimbo 3. Varasanta 4. Gualanday 5. Datilera de las canarias 6. Gualanday 7. Táparo 8. Cojoba arborea 9. Palma real de Cuba 10. Palma de Senegal 11. Ceiba 12. Guayacán amarillo 13. Datilera de las Canarias 14. Guayacán amarillo 15. Búcaro 16. Ceiba 17. Ceiba. Fuente: Elaboración de los autores.



Tabla 3. Categorías de las especies en jardines y áreas verdes.

Categoría	Número de especies
Atracción de fauna	60
Floración llamativa	57
Fruto de interés	40
Ornamental	75
Aroma agradable	32

Fuente: Empresa de Desarrollo Urbano (EDU).



Figura 9. (Izquierda) Ceiba, árbol patrimonial en el cruce con la avenida Oriental. Fuente: Empresa de Desarrollo Urbano – EDU.

Figura 10. (Arriba) Jardines y estancia. Fuente: Empresa de Desarrollo Urbano (EDU)

En el segundo tramo, entre la Avenida Oriental y la carrera Junín, se encuentra una mayor concentración de edificios de oficinas de varios períodos del siglo XX. En este trayecto fueron construidas seis zonas de estancia con pérgolas, dos de las cuales se encuentran equipadas con mobiliario especializado que facilita el trabajo de los lustradores que tradicionalmente han ocupado este sector (Figura 11). El aumento de áreas peatonales (de recorrido y permanencia) fue una premisa importante en los dos tramos, en total, la ampliación de andenes y estancias consiguió incrementar el área de espacio público, pasando del 33% al 47% dentro del polígono.

Finalmente, al igual que en el primer tramo, la ciclo-ruta se extiende en el lado sur del carril central vehicular, acompañada de tres estaciones del sistema público de bicicletas (Figura 12). En la Carrera Junín, donde la Avenida La Playa cambia su nombre por Avenida Primero de Mayo, el paseo no termina, por el contrario, se vincula con otros polígonos remodelados dentro del Plan Integral de Intervención del Centro, como el pasaje Junín, el paseo Bolívar, y la continuación de este eje hasta la avenida Ferrocarril. Al occidente se conecta con las avenidas Primero de Mayo y De Greiff, entroncándose con otros trazados de ciclo-rutas y articulándose con otros espacios públicos importantes del centro tradicional.

## Análisis de los resultados de la intervención en la Avenida La Playa

En principio, la conversión de las vías vehiculares en calles mixtas, la restitución y ampliación de los jardines para rodear los individuos arbóreos, y la construcción de estancias a lo largo de un kilómetro de longitud de Avenida La Playa parecen intervenciones menores que distan de solucionar otras problemáticas habituales de la ciudad, como lo son la ocupación inadecuada del espacio público, el comercio informal y los embotellamientos.

Sin embargo, en la medida en que se ha producido el proceso de apropiación, y otros ejes se conectan con este corredor a través de las nuevas intervenciones, se ha puesto en evidencia que hay algunas contribuciones de la operación paisajística de La Playa, en especial su componente ambiental, –apuesta más importante del proyecto– que han incentivado su transformación como paseo, y representan un potencial para mejorar el confort de la avenida.

La primera contribución de la obra consiste en el incremento del espacio público, efectivo para la conexión y la movilidad urbana. La alternancia entre circulación y permanencia en el recorrido del paseo facilita el flujo y el encuentro de peatones y ciclistas, pero con un atractivo o atributo mayor, que es el de la

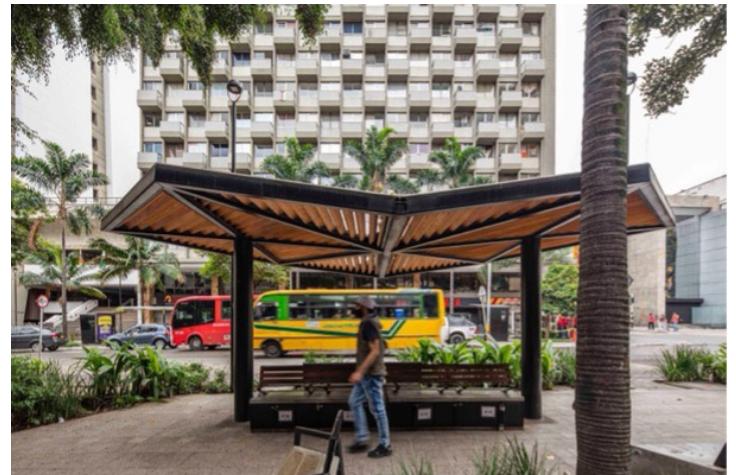


Figura 11. Espacios cubiertos y de trabajo. Fuente: Empresa de Desarrollo Urbano – EDU.



Figura 12. Vista aérea del cruce de la avenida La Playa y Junín. Fuente: Empresa de Desarrollo Urbano – EDU.

sombra, gracias a la capa arbórea fortalecida. Esto se relaciona con lo planteado por ejemplo por Jahn Gehl en su manifiesto Ciudades para la gente de 2010 en cuanto a la necesidad de generar facilidades para la sostenibilidad en el transporte público de las ciudades:

Tanto el tránsito peatonal como el ciclístico usan menos recursos y afectan el medio ambiente muchísimo menos que cualquier otro medio de transporte. Son los usuarios quienes proveen la energía, y así se convierte en un modo de circulación barata y silenciosa, que además no genera polución.

La segunda, es que la función urbana de las arquitecturas ejemplares cobra mayor sentido. Las edificaciones, además de ser parte de la memoria y representar diferentes momentos del desarrollo urbano y arquitectónico de la ciudad, cuentan en su mayoría con un tratamiento de zócalos o primeros pisos de gran calidad<sup>4</sup>. Siguiendo a Gehl en zonas de gran densidad, es necesario redescubrir la arquitectura de la planta baja para aprovechar los usos, pero también la seguridad [12]. Con la intervención del paseo, estas edificaciones han de recuperar cierta seguridad en sus accesos, de tal manera que el paso del interior al exterior, entre el edificio y la avenida, sea selectivo, no directo o abrupto como solía suceder antes de adaptar las calles con flujos compartidos.

Por último, el proyecto es resiliente, gracias a la adaptabilidad planteada desde las estrategias de diseño, lo que ofrece la posibilidad de que en un mediano plazo pueda ser eliminada la cobertura de la quebrada Santa Elena, cuando las condiciones salubres de la misma sean adecuadas y las obras de infraestructura complementaria como las desarrolladas por “Centro Parrilla” se concluyan.

## Conclusiones

Recuperar la quebrada para la ciudad parece un imaginario distante, sin embargo, la renovación de este paseo lo acerca a la realidad de una ciudad que está en deuda con este afluente y sus caminantes.

A pesar de la pérdida del paisaje bucólico de principios del siglo XX, transitar La Playa, ahora paseo urbano, potencia la práctica derivada de los hábitos o de las necesidades de movilidad. Esta última intervención, que representa el ideal de la ciudad del siglo XXI: sostenible y apreciable (ONU), incluyó la recuperación del patrimonio ambiental, como lo son los individuos arbóreos, en los actuales tiempos de crisis ambiental.

<sup>4</sup> Si bien no todas las arquitecturas listadas en la tabla 2 son oficialmente Bienes de Interés Cultural de la ciudad, el mismo acuerdo en el que se reiteran las declaratorias, número 48 de 2014. “Por medio del cual se revisa y ajusta el Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Medellín” lista los bienes candidatos por su valor patrimonial.



*German Dario Tamayo Osorio  
Magíster en arquitectura Arquitecto.  
Proyectista de la Empresa de Desarrollo  
Urbano, Antioquia, Colombia.  
E-mail: gertamayo5@gmail.com  
ORCID iD: https://orcid.org/0000-0001-8925-8494.*



*David Vélez Santamaría  
Magíster en arquitectura Arquitecto. Profesor  
e investigador Grupo de investigación en  
Arquitectura, Urbanismo y Paisaje. Universidad  
Pontificia Bolivariana, Medellín, Antioquia,  
Colombia..  
E-mail: david.velezsa@upb.edu.co  
ORCID iD: https://orcid.org/0000-0002-3136-7273.*

## DECLARACIÓN DE CONFLICTO DE INTERESES

Los autores declaran que no existen conflictos de intereses que puedan poner en riesgo la publicación de los resultados.

## DECLARACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD AUTORAL

Germán D. Tamayo Osorio (autor 1):

Conceptualización e ideas en la formulación y ejecución de la investigación.

Supervisión y responsabilidad de liderazgo para la planificación y ejecución de la actividad de investigación.

Validación y verificación, como parte de las actividades y los resultados de la investigación.

Conservación de datos: actividades de gestión para anotar, depurar datos y mantener datos de investigación.

Ánalisis formal, aplicación de técnicas formales para sintetizar los datos del estudio.

Investigación, realizando la recopilación de datos/evidencias.

Visualización, preparación, creación y presentación de datos.

Revisión y edición del manuscrito.

David Vélez Santamaría (autor 2):

Conceptualización e ideas en la formulación y ejecución de la investigación.

Supervisión y responsabilidad de liderazgo para la planificación y ejecución de la actividad de investigación.

Validación y verificación, como parte de las actividades y los resultados de la investigación.

Metodología desde su desarrollo y diseño.

Redacción (borrador original, revisión y edición) del manuscrito.



Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0)