

## **LA MORFOLOGÍA DE LAS CIUDADES MEDIAS DE ORIGEN COLONIAL: INFLUENCIA EN LA MOVILIDAD URBANA Y EL ESPACIO PÚBLICO.**

Las ciudades se diferencian por el tejido urbano que las componen, y este tejido se forma a través de sus calles, sus edificaciones, su parcelario, elementos que implantados en un entorno de características únicas, es así que su desarrollo a través del tiempo es una marca indeleble de su origen y la historia de los pueblos, es así, como los son para las personas sus huellas dactilares por las cuales generan un carácter único e irrepetible, de la misma forma sucede con ciudades en relación a la morfología.

Estos elementos, y su entorno conforman un espacio urbano que en las ciudades de origen colonial, según los preceptos descritos para la conformación de las ciudades en el nuevo mundo y que posteriormente estos lineamientos fueron recopilados en las Leyes de Indias, el modelo urbano implantado responden a la forma ortogonal.

Estas poblaciones hispanoamericanas originadas por la típica traza que parte del damero han generado de cierta forma un tejido compacto que se mantuvo por varios siglos. Esta disposición de trazado generado por un entramado viario, que con sus vacíos y llenos de corta distancia definían un espacio público rico en interacciones sociales de fácil conectividad y accesibilidad.

De esta forma la morfología está muy ligada al modelo de ciudad, y este modelo influye de manera especial en los desplazamientos de los que habitan ese espacio urbano. Las distancias cortas, las edificaciones adosadas generaban una ciudad compacta, que si bien con la aparición del automóvil cambiaron las dinámicas de este modelo de ciudad, una ciudad de cercanía, que contaba con valores ambientales y sociales que hoy las ciudades sostenibles quieren rescatar.

Es necesario entonces reconocer el valor que tiene la morfología de nuestras ciudades, de manera especial las ciudades intermedias y medias que por sus características y tamaño tienen gran valor para implementar un modelo que apunte a la ciudad de cercanía.

Hoy estamos apuntando por modelos urbanos que tienden a la dispersión que es sinónimos de pérdidas económicas y de tiempo, es hora de pensar que el tipo de ciudades que queremos para hoy y el futuro, pues las políticas públicas deben ir acorde a generar ciudades amables con espacios públicos habitables, dinámicos y bien conectados, sobre todo inclusivas.

## BIBLIOGRAFIA

- Albornoz, B. (2008). *Planos e Imágenes de Cuenca*. Cuenca: Monsalve Moreno.
- Gehl, J. (2013). *How Study Public Life*. Washington: Island Press.
- Helú, J. S. (2001). *La Nueva España. El encuentro de dos culturas*. Mexico: UNAM.
- Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Randon House.
- Kostof, S. (1991). *The City Shaped: Urban Patterns and Meanings Through History*. London: Thames & Hudson.
- Krier, R. (1976). *Stuttgart "Teoria y Practica de los espacios urbanos*. Barcelona: Gustavo Gilli.
- Krier, R. (2006). *Town Spaces*. Berlin: Birkhäuser.
- Mumford, L. (1966). *La carretera y la ciudad*. Buenos Aires: Emecé.
- Mumford, L. (1966). *The City in History*. Dunfermline: Penguin Books.
- Mumford, L. (2013). *Historia de las Utopías*. Logroño: Pepitas de Calabaza.
- Ory, V. B. (2006). *De la ciudad ortogonal aragonesa a la cuadricular*. Recuperado el 10 de agosto de 2017, de <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-106.htm>
- Pedroni, J. (2010). URBANISMO COLONIAL: APROXIMACIÓN A LA CIUDAD COMO PROYECTO Y ELABORACIÓN DE.
- Pesoa, M. (2012). Una ciudad para la Pampa. *UPC*, 327.
- SALAS, R. S. (2005). Atlas histórico de Cartagena de Indias, Paso a paso, la construcción civil, militar y religiosa de la ciudad. Bogotá.