

La escala humana

Documento de trabajo

Sylvia Bohórquez
Harold López
Juan Osuna

Generalmente cuando en arquitectura y urbanismo hablamos de escala humana nos estamos refiriendo a la utilización del hombre como patrón de medida para el establecimiento de las proporcionalidades geométricas, armónicas, justas y placenteras. "La revolución humanística había desplazado de nuevo la tención desde Dios al Hombre...El hombre encontraba de nuevo la medida de las cosas...por lo que la búsqueda de los módulos y de las proporciones, deducidas contemporáneamente de la de los intervalos musicales, a base de la armonía de los sonidos, del estudio de los órdenes descritos por Vitrubio y del análisis de la estructura geométrica del cuerpo humano, que se creía podría servir para resolver gran número de problemas".

Desde la antigüedad, las personas se han centrado en la relación entre el universo y sus cuerpos. Donde se plasmaron el estudio sobre las proporciones del cuerpo y sus implicaciones métricas argumento que todavía hoy está presente en cualquier estudio sobre el tamaño y las dimensiones en relación con el cuerpo humano, En 1946, el pintor suizo y francés Le Corbusier (1887-1965) promovió las piedras preciosas a la escala del cuerpo humano y las aplicó al diseño industrial y de la construcción.

En 1946, el arquitecto suizo-francés Le Corbusier (1887-1965), creó un modelo de patrones de dimensiones armónicas a escala humana, aplicadas a la Arquitectura y al Diseño Industrial, denominado por el autor El Modulor, el cual era una aproximación entre el sistema métrico empleado en Francia y Alemania o el sistema inglés, de pulgadas, usado en Inglaterra y Estados Unidos. Asimismo, el Modulor pasó a determinar alturas y larguras para el desempeño de varias actividades domésticas y de trabajo, siendo ampliamente adaptado por arquitectos y diseñadores industriales de todo el mundo. "Las ciudades heredadas de las problemáticas del modernismo industrializado fordista se han sometido a procesos de reinención desde un enfoque teórico postmoderno "sostenibilista" que valida la necesidad de construcción de un nuevo paradigma urbano acorde con los intereses ciudadanos de finales del siglo XX."(Chavez Martínez & Badillo Jimenez, 2017)

Estas ideas fueron tomadas por el arquitecto Jan Gehl que se ha centrado en su trabajo de investigación para mejorar las condiciones de vida en la ciudad. Inspirada en la película, la película "Human Humanity" describe la vida urbana. Las ciudades siguen siendo focos atrayentes de población en busca de una vida mejor, se estima que en 2050 hasta un 80% de la población mundial viva en ciudades (frente al 50% actual), pero las ciudades también tienen grandes problemas de contaminación y de falta de comunicación. El crecimiento de las ciudades en la segunda mitad del siglo XX se basó en proporcionar viviendas adecuadas, espacios de trabajo, redes de transporte,

dejando a un lado las necesidades humanas básicas de interacción, lo que pasa en el suelo de las ciudades fuera de los edificios y los coches. “El predominio del automóvil posibilitó el crecimiento disperso de las ciudades y, en paralelo con dicha expansión física, la calle perdía el carácter de espacio público generador de comunidad e identidad y susceptible de ser apropiado.”(Chavez Martínez & Badillo Jimenez, 2017)

Jan Gehl es, sin duda, uno de los padres del Copenhague actual. Hoy, un 37% de la población utiliza la bicicleta como principal medio de transporte, gracias a políticas que facilitan la movilidad del peatón y las bicicletas y restringen el acceso y movimiento de los automóviles. Copenhague es Capital Verde Europea 2014 y ha obtenido innumerables reconocimientos en materia de urbanismo ecológico, greencities. El mundo ha cambiado desde entonces, pero los principios del desarrollo a escala humana no han perdido su cúspide de calidad. En un mundo globalizado donde más de la mitad de la población vive en ciudades, las ciudades se vuelven necesarias como una actividad discriminatoria y colectiva que no depende del desarrollo de recursos físicos o ilimitados. Como planificador de ciudades, Jan Gehl explica que “el desarrollo a escala humana proporciona un marco único para repensar las ciudades, aumentar la sostenibilidad ambiental y posicionar a los ciudadanos como partes interesadas, además de la necesidad de recuperar el control del tiempo y el espacio, garantizando la libertad individual y social y el medio ambiente”. Se han construido inmensas ciudades en las que predominan el hormigón, el acero, el vidrio y el asfalto, ciudades que acogen cada vez más gente, gente que abandona otros lugares en busca de una vida mejor. Las grandes metrópolis ofrecen oportunidades, pero parecen frías y ajenas a las personas, a sus vidas hechas de calidez, intimidad y relaciones sociales. Las ciudades son focos atrayentes de población en busca de una vida mejor, se estima que en 2050 hasta un 80% de la población mundial viva en ciudades frente al 50% actual, pero las ciudades también tienen grandes problemas de contaminación y de falta de comunicación.

Anteriormente los países eran más agrícolas de modo que con la llegada del modernismo se implementó más el tema de la urbanización. Todas las personas que migran a las ciudades deben adaptarse al ritmo de vida, a la parte económica, a la búsqueda de trabajo y al ritmo acelerado de estas y al constante crecimiento a las que son sometidas las ciudades. dicho crecimiento en la segunda mitad del siglo XX se basó en proporcionar viviendas adecuadas, espacios de trabajo, redes de transporte, dejando a un lado las necesidades humanas básicas de interacción. Ciudades que parecen inmensas colmenas, grandes mecanismos contruidos, cuyas infraestructuras y edificaciones son más evidentes que los seres humanos que las habitan.

"Primero modelamos nuestras ciudades; después nos modelan ellas" Desde que el ser humano existe, su tendencia ha sido la de convivir en comunidad. Si en una primera instancia teníamos ese impulso de relación, debe de ser por algo. Lo más criticado hoy día del mal urbanismo es la capacidad que posee de aislarnos en nosotros mismos, en lugar de fomentar esas relaciones sociales que tanto nos caracterizan. El uso del coche ha crecido exponencialmente en los últimos años, y lo seguirá haciendo si continuamos con la teoría de que, a mayor número de carreteras, menor es el tráfico. cuando lo que en realidad sucede es que el tráfico se mantiene, aumenta el número de automóviles particulares y se reduce la superficie útil del peatón. la tendencia de construir ciudades para los automóviles, lo único que logra es deshumanizar los espacios que habitamos. “Las áreas verdes en la ciudad otorgan beneficios para el ambiente y la sociedad y son una necesidad básica del ser humano, al suministrar sombra, aportar oxígeno, controlar humedad ambiental, atenuar ruidos y

vientos, retener partículas sólidas, permitir la recreación y contribuir con la mejora de la calidad de vida”(Crissien, 2018)

La gente debe tomar la calle. Reivindicar lo que es suyo. Hacer de la calle el salón de su casa, donde todas las relaciones son posibles. por ejemplo, Manhattan. Tras un plan de ordenación y trazado de transporte, se decide, mediante pequeñas intervenciones efímeras, ir "invadiendo" la calzada con espacios públicos, de forma que Broadway, una de las calles más concurridas de Nueva York a nivel de transporte (pero también de personas) acaba devolviéndole a la población el espacio que por derecho le pertenece a un habitante de cualquier ciudad. La ciudad es para las personas. En Copenhage ocurre algo similar. Las últimas encuestas realizadas datan un porcentaje mayor de gente que pedalea al porcentaje de gente que conduce. Pero previas encuestas no tenían en cuenta a ningún tipo de bicicleta, de forma que solo se trazaban las calles en función de los coches. "Al pensar y construir las ciudades del futuro estamos moldeando al hombre que las habitará, cada vez que modificamos el territorio nos modificamos como sociedad." (Noreña et al., 2017)

Jan Gehl admira la comodidad que se encuentra en el casco antiguo de las ciudades italianas. Compara la velocidad con la que te mueves en esos espacios con la velocidad de cualquier urbe moderna de hoy en día. Quizás haya algo en la esteticidad-dinamicidad de las ciudades que hace a las primeras mucho más confortables de recorrer que las segundas. "El espacio público como ideología (2011) señala actores con intereses específicos y procesos de transformación urbana que atentan con la publicidad misma derivada del concepto público."(Arteaga Rosero, 2017)

En ciudades como Melbourne, se hace del defecto una virtud; la capital australiana estaba pasando a ser una ciudad fantasma. La gente evitaba el centro de la ciudad y se aislaba en la periferia, formando su vida en torno a su casa y como mucho su jardín. Es entonces cuando, de los espacios más temidos y peligrosos de Melbourne, los callejones, renace la urbe, utilizando las cualidades espaciales de estas zonas siempre resguardadas y en sombra, se forman cafeterías que invitan al ciudadano a relacionarse. "Los callejones se convierten en el salón de nuestras casas." Hay que examinar al detalle nuestras ciudades y reutilizar y reconvertir lo que ya tenemos en algo productivo y funcional. Algo acorde a la escala humana. "En su lugar fueron emergiendo alternativas de transformación que argumentan la compacidad, la densificación, el eclecticismo, la diversidad y lo exclusivo como elementos necesarios en la nueva realidad urbana; ejemplos de esto son, el Landscape Urbanism y el New Urbanism, tendencias que surgieron en Estados Unidos en la década de los 80 del siglo XX"(Chavez Martínez & Badillo Jimenez, 2017)

Tras el terremoto en la ciudad neozelandesa, los habitantes de la ciudad tenían dos opciones. La primera de ellas, reconstruir la urbe tal y como estaba antes del sismo. La segunda, aprovechar la catástrofe para mejorar el nivel de vida de los habitantes de Christchurch. Por lo tanto, se les preguntó a aquellos que vivían en la ciudad, como querían que fuese está en un futuro no muy lejano, y gracias a un miembro de Jan Gehl Architects esto pudo hacerse más o menos realidad. Una ciudad personalizada por sus habitantes; de baja altura, con carril bici, centros comerciales pequeños en favor de un aumento de los espacios públicos. "El patrimonio arquitectónico se convierte en imagen desde el momento en el cual trasciende en el tiempo y no está circunscrito a

un entorno inmediato que lo sustraiga; todo lo contrario, el patrimonio rebasa fronteras y se filtra como la arena en un sedal permeando sus características artísticas, culturales, arquitectónicas y las historias que lo acompañan de manera universal.”(De Piccoli Cordoba, 2017)

En definitiva, es un ejemplo de cómo debemos luchar por el lugar en el que vivimos y no mostrarnos indiferentes ante los cambios que las multinacionales realizan por negocio en ellas. Recordemos que la ciudad es para nosotros, que, a pesar de sus dimensiones, debe de acomodarse a nuestras necesidades y mantener la escala humana. Las ciudades para la gente deben considerar espacios urbanos que sean más amables para sus habitantes, que posibiliten el encuentro con los otros y generen nuevas miradas sobre lo público; así, la planeación de las ciudades ya no sólo se reduce a un debate técnico sobre diseño o arquitectura, sino a la relación que dichas disciplinas tienen con las prácticas sociales y culturales que se desarrollan dentro del espacio urbano. “Inicia en Ciudad líquida, ciudad interrumpida (1997), donde propone que el espacio público es sobre todo un concepto urbano y, en el esquema de analogías líquidas que utiliza Delgado, la imagen que más se adecua a la idea de espacio público es la de esponja: al mismo tiempo absorbe y expulsa los líquidos que atrapa.”(Arteaga Rosero, 2017)

REFERENCIAS

- Arteaga Rosero, A. (2017). espacio público , una aproximación conceptual. *Módulo Arquitectura CUC*, 19(1), 69–78. <https://doi.org/10.17981/mod.arq.cuc.19.1.2017.04>
- Chavez Martínez, S. S., & Badillo Jimenez, W. L. (2017). Orígenes Del ‘New Urbanism’ Y Su Influencia En Los Paradigmas De Desarrollo Urbano Contemporáneos. *Módulo Arquitectura CUC*, 18(1), 9–38. <https://doi.org/10.17981/moducuc.18.1.2017.01>
- Crissien, J. (2018). Parque Ecológico Metropolitano: Una Propuesta para la Ciudad de Barranquilla. *Módulo Arquitectura Cuc*, 21(1). <https://doi.org/10.17981/mod.arq.cuc.18.2.2018.05>
- De Piccoli Cordoba, G. G. (2017). EL Patrimonio Arquitectónico como Espacio de Comunicación Interdisciplinar. *Módulo Arquitectura CUC*, 18(1), 21–56. <https://doi.org/10.17981/moducuc.19.1.2017.02>
- Noreña, J. A., Alejandro, D., & Orreg, B. (2017). Casa Ensamble Chacarrá: la arquitectura como un acto de legitimación del hábitat autoproducido en Latinoamérica. *Módulo Arquitectura CUC*, 19(1). <https://doi.org/10.17981/mod.arq.cuc.19.1.2017.07>