

“Parece haber una amargura o nostalgia entre los naturales que podría ser una especie de resentimiento por el gran número de cambios o simplemente incapacidad para reorientarse con tal rapidez que puedan seguir el ritmo de los mismos.”

Observaciones generales por el estilo de éstas se ponen en evidencia rápidamente cuando se lee el material de la entrevistista. Sin embargo, es posible estudiar tanto las entrevistas como los estudios sobre el terreno en forma más sistemática y aprender así mucho más sobre el carácter y la estructura de la imagen urbana. A esto consagraremos el capítulo siguiente.

3. La imagen de la ciudad y sus elementos

Parece haber una imagen pública de cada ciudad que es el resultado de la superposición de muchas imágenes individuales. O quizás lo que hay es una serie de imágenes públicas, cada una de las cuales es mantenida por un número considerable de ciudadanos. Estas imágenes colectivas son necesarias para que el individuo actúe acertadamente dentro de su medio ambiente y para que coopere con sus conciudadanos. Cada representación individual es única y tiene cierto contenido que sólo rara vez o nunca se comunica, pese a lo cual se aproxima a la imagen pública que, en diferentes ambientes, es más o menos forzosa, más o menos comprensiva.

Este análisis se reduce a los efectos de los objetos físicos y perceptibles. Hay otras influencias que actúan sobre la imaginabilidad, como el significado social de una zona, su función, su historia e incluso su nombre. Se las pasará por alto, ya que nuestro objetivo consiste en develar la función de la forma en sí. Se da por sentado que en el diseño concreto la forma debe utilizarse para reforzar el significado y no para negarlo.

Los contenidos de las imágenes de la ciudad que se han estudiado hasta aquí, y que son referibles a las formas físicas, pueden, para mayor comodidad, ser clasificados dentro de cinco tipos de elementos, a saber, sendas, bordes, barrios, nodos y mojonos. A

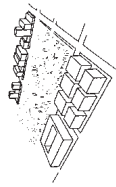
decir verdad, estos elementos pueden resultar de aplicación más general puesto que parecen reaparecer en muchos tipos de imágenes ambientales, según puede verse en el apéndice A. Estos elementos pueden definirse en la siguiente forma:

1. Sendas. Las sendas son los conductos que sigue el observador normalmente, ocasionalmente o potencialmente. Pueden estar representadas por canales, senderos, líneas de tránsito, canales o vías férreas. Para muchas personas son éstos los elementos preponderantes en su imagen. La gente observa la ciudad mientras va a través de ella y conforme a estas sendas se organizan y conectan los demás elementos ambientales.

2. Bordes. Los bordes son los elementos lineales que el observador no usa o considera sendas. Son los límites entre dos fases, rupturas lineales de la continuidad, como playas, cruces de ferrocarril, bordes de desarrollo, muros. Constituyen referencias laterales y no ejes coordinados. Estos bordes pueden ser valladas, más o menos penetrables, que separan una región de otra o bien pueden ser suturas, líneas según las cuales se relacionan y unen dos regiones. Estos elementos fronterizos, si bien posiblemente no son tan dominantes como las sendas, constituyen para muchas personas importantes rasgos organizadores, en especial en la función de mantener juntas zonas generalizadas, como ocurre en el caso del contorno de una ciudad trazado por el agua o por una muralla.

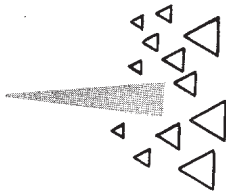
3. Barrios. Los barrios o distritos son las secciones de la ciudad cuyas dimensiones oscilan entre medianas y grandes, concebidas como de un alcance bidimensional, en el que el observador entra "en suseno" mentalmente y que son reconocibles como si tuvieran un carácter común que los identifica. Siempre identificables desde el interior, también se los usa para la referencia exterior en caso de ser visibles desde afuera. La mayoría de las personas estructura su ciudad hasta cierto punto en esta forma, quedando margen para las diferencias individuales en cuanto a si las sendas o los barrios son los elementos preponderantes. Esto parece depender no sólo del individuo sino también de la ciudad de que se trata.

4. Nodos. Los nodos son los puntos estratégicos



de una ciudad a los que puede ingresar un observador y constituyen los focos intensivos de los que parte o a los que se encamina. Pueden ser ante todo confluencias, sitios de una ruptura en el transporte, un cruce o una convergencia de sendas, momentos de paso de una estructura a otra. O bien los nodos pueden ser, sencillamente, concentraciones cuya importancia se debe a que son la condensación de determinado uso o carácter físico, como una esquina donde se reúne la gente o una plaza cercada. Algunos de estos nodos de concentración constituyen el foco y epítome de un barrio, sobre el que irradian su influencia y del que se yerguen como símbolos. Se les puede dar el nombre de núcleos. Por supuesto, muchos nodos tienen rasgos de confluencias al mismo tiempo que rasgos de concentraciones. El concepto de nodo está vinculado con el concepto de senda, ya que las influencias son típicamente la convergencia de sendas, acontecimientos en el recorrido. Del mismo modo está vinculado con el concepto de barrio, puesto que los núcleos son típicamente los focos intensivos de barrios, su centro polarizador. De cualquier modo, en casi toda imagen pueden hallarse algunos puntos nodales y en ciertos casos pueden constituir el rasgo dominante.

5. Mojoneres. Los mojoneres son otro tipo de punto de referencia, pero en este caso el observador no entra en ellos, sino que le son exteriores. Por lo común se trata de un objeto físico definido con bastante sencillez, por ejemplo, un edificio, una señal, una tienda o una montaña. Su uso implica la selección de un elemento entre una multitud de posibilidades. Algunos mojoneres están distantes y es característico que se los vea desde muchos ángulos y distancias, por arriba de las cúspides de elementos más pequeños, y que se los utilice como referencias radiales. Pueden estar dentro de la ciudad o a tal distancia que para todo fin práctico simbolizan una dirección constante. De este tipo son las torres aisladas, las cúpulas doradas y las grandes colinas. Incluso un punto móvil, como el sol, cuyo movimiento es suficientemente lento y regular, puede ser empleado. Otros mojoneres son fundamentalmente locales, siendo visibles únicamente en localidades restringidas y desde determinados accesos. Entre ellos figuran los innumerables letre-



ros, frentes de tiendas, árboles, tiradores de puertas y otros detalles urbanos que caben en la imagen de la mayoría de los observadores. Se trata de claves de identidad e incluso de estructura usadas frecuentemente y parece que se confía cada vez más en ellas a medida que el trayecto se hace más familiar.

La imagen de una realidad física determinada puede cambiar ocasionalmente de tipo si las circunstancias de su visión son diferentes. Así, una autopista puede ser una senda para el conductor y un borde para el peatón. O una zona central puede ser un distrito cuando una ciudad está organizada sobre una escala media y un nodo cuando se considera la superficie metropolitana en su conjunto. Pero las categorías parecen tener estabilidad para un observador determinado cuando actúa en un nivel determinado.

Ninguno de los tipos de elementos aislados anteriormente existe en realidad en estado de aislamiento. Los barrios están estructurados con nodos, definidos por bordes, atravesados por sendas y regados de mojonos. Por lo regular los elementos se superponen y se interpenetran. Si este análisis comienza por diferenciar los datos en categorías, debe terminar con su reintegración a la imagen total. Nuestros estudios han proporcionado abundante información sobre el carácter visual de los tipos de elementos. Más abajo nos ocuparemos de esto. Por desgracia, sólo en medida menor hizo el trabajo revelaciones sobre las interrelaciones entre elementos o sobre niveles de imagen, cualidades de imagen o el desarrollo de la imagen. Estos últimos temas serán considerados al final del presente capítulo.

Sendas

Para la mayoría de las personas entrevistadas, las sendas constituían los elementos urbanos predominantes, si bien su importancia variaba de acuerdo con el grado de familiaridad con la ciudad. Las personas con menos conocimiento de Boston tendían a concebir la ciudad en términos de topografía, grandes

regiones, características generalizadas y vastas relaciones de dirección. Los individuos que conocían mejor la ciudad habían, por lo común, dominado una parte de la estructura de las sendas; estas personas pensaban en términos de sendas específicas y sus interrelaciones. También se puso en evidencia, en las personas que conocían mejor la ciudad, la tendencia a confiar más en pequeños mojonos y menos en regiones o sendas.

No debe subestimarse el drama y la identificación potenciales en el sistema de carreteras. Un habitante de Jersey City, que poco podía encontrar que fuera digno de describir en su contorno, se iluminó repentinamente cuando describió el Holland Tunnel. Otra relató su placer:

"Se cruza Baldwin Avenue, se ve toda Nueva York al frente, se ve la tremenda pendiente de tierra (las Palisades)... y de pronto el panorama abierto de la parte baja de Jersey City al frente, y va uno descendiendo la colina, y allí ya se sabe: ahí está el túnel, ahí está el Hudson River y todas las cosas... Siempre miro a la derecha para ver si puedo ver la... Estatua de la Libertad... Luego siempre levanto la vista para ver el Empire State Building, para ver cómo está el tiempo... Siento una verdadera sensación de felicidad porque voy a alguna parte y me encanta ir a una u otra parte."

Determinadas sendas pueden convertirse en rasgos importantes en diversas formas. Naturalmente, una de las influencias más energéticas será la del recorrido habitual, de modo que las principales líneas de acceso, como Boylston Street, Storrow Drive o Tremont Street, en Boston, Hudson Boulevard en Jersey City o las autopistas en Los Angeles son imágenes-claves. Los obstáculos para el tráfico, que complican a menudo la estructura, pueden en otros casos aclararla al concentrar la circulación transversal en menos canales, los cuales así se tornan conceptualmente predominantes. Beacon Hill, que actúa como una rotativa gigante, realza la importancia de las calles Cambridge y Charles; el Jardín Público fortalece a Beacon Street. El Charles River, al limitar el tráfico a unos cuantos puentes que son muy visibles todos con su forma propia, aclara sin lugar a dudas

la estructura de la senda. En forma muy parecida, las Palisades en Jersey City concentran la atención en las tres calles que las coronan felizmente.

La concentración de un uso o una actividad especial en una calle, puede darle a ésta prominencia en las mentes de los observadores. Washington Street es el ejemplo sobresaliente en Boston, pues los individuos la asocian permanentemente con las tiendas y los teatros. Algunas personas extendían estas características a otras partes de Washington Street que son completamente diferentes (por ejemplo, cerca de State Street); muchas personas no parecían saber que la calle se extiende más allá del sector dedicado a las diversiones y pensaban que terminaba cerca de las calles Essex o Stuart. Los Angeles cuenta con muchos ejemplos —Broadway, Spring Street, Skid Row, 7th Street— en que las concentraciones de uso son tan prominentes que constituyen barrios lineales. Las personas parecían ser sensibles a las variaciones en la cantidad de actividad que encontraban y a veces se orientaban en buena medida siguiendo la principal corriente de tráfico. La Broadway de Los Angeles era reconocida por sus muedumbres y sus tranvías; en Boston, Washington Street estaba marcada por un torrente de peatones. Otros tipos de actividades al nivel del suelo parecían, también, hacer memorables los lugares, como la obra de construcción cerca de la South Station o el trajín de los mercados de comestibles.

Cualidades espaciales características eran capaces de fortalecer la imagen de sendas determinadas. En el sentido más simple, las calles que sugieren extremos de anchura o estrechez atraen la atención. Tanto Cambridge Street como Commonwealth Avenue y Atlantic Avenue eran bien conocidas en Boston y a todas se les reconocía por su gran anchura. Las cualidades espaciales de anchura y estrechez debían en parte su importancia a la asociación común de las calles principales con la anchura y de las calles laterales con la estrechez. Se vuelve automática la búsqueda de la calle "principal" (es decir, ancha), en la que también automáticamente se confía; y en Boston la pauta real corrobora por lo común este supuesto. La angosta Washington Street constituye

Figura 30, p. 97

Figura 18, p. 51

la excepción a esta regla; y en este caso el contraste es tan marcado en la otra dirección, ya que la estrechez está forzada por los edificios altos y las grandes muedumbres, que el extremo opuesto mismo se convierte en la marca de identificación. Algunas de las dificultades de orientación en el barrio financiero de Boston o el anonimato de la parrilla de Los Angeles pueden deberse a esta falta de predominio espacial.

También resultaron importantes para la identificación de la senda las características especiales de fachada. Beacon Street y Commonwealth Avenue se destacaban en parte debido a las fachadas de los edificios que las bordean. La textura del pavimento parece ser menos importante, excepto en casos especiales, como el de Olvera Street, en Los Angeles. También parecen carecer relativamente de importancia los detalles del arbolado, pero un arbolado tupido, como el que hay en Commonwealth Avenue, puede reforzar muy eficazmente la imagen de la senda.

La proximidad a rasgos especiales de la ciudad también puede aumentar la importancia de una senda. En este caso, la senda actuaría secundariamente como borde. Gran parte de la importancia de Atlantic Avenue procede de su relación con los muelles y la bahía, y la de Storrow Drive de su situación paralela al Charles River. Las calles Arlington y Tremont se distinguen porque un costado es paralelo a un parque y Cambridge Street adquiere claridad debido a su relación fronteriza con Beacon Hill. Otras cualidades que dan importancia a las sendas separadas son la exposición visual de la senda o la exposición visual de otras partes de la ciudad desde la senda. La Central Artery se destaca en parte debido a su prominencia visual, ya que se despliega sobre la ciudad a lo largo de una elevación. Los puentes sobre el Charles también son visibles desde grandes distancias.

De vez en cuando, las sendas tienen importancia en gran parte por motivos estructurales. Massachusetts Avenue resultaba casi pura estructura para la mayoría de los individuos, los cuales eran incapaces de describirla. Pese a esto, su relación como intersección de muchas calles confusas, la hacía un elemento

Figura 21, p. 69

Figura 7, p. 35

importante de Boston. La mayor parte de las sendas de Jersey City parecían tener este carácter puramente estructural.

Cuando las sendas principales carecían de identidad o eran confundidas fácilmente entre sí, toda la imagen de la ciudad presentaba dificultades. Así, Tremont Street y Shawmut Avenue podrían ser intercambiables en Boston, o las calles Olive, Hope y Hill, en Los Ángeles. Con bastante frecuencia se confundía el Longfellow Bridge de Boston con la Charles River Dam, posiblemente porque ambos contienen líneas de tránsito y terminan en círculos de tráfico. Esto creaba verdaderas dificultades en la ciudad, tanto en la red vial como en la de subterráneos. Tanto en la realidad como en el recuerdo resultaba difícil hallar muchas de las sendas de Jersey City. Que las sendas, una vez que son identificables, tengan asimismo continuidad constituye una exigencia funcional obvia. La gente dependía regularmente de esta cualidad. La exigencia fundamental es que sea directa la vía real o lecho del pavimento; la continuidad de otras características tiene menos importancia. En un medio como el de Jersey City se escogían las sendas que tenían simplemente un grado satisfactorio de continuidad. Se las consideraba más dignas de confianza. El forastero puede seguirlas aunque sea con dificultad. A menudo las personas concluían que otras características en una vía continua también eran continuas, a pesar de la existencia de cambios.

Pero asimismo otros factores de continuidad tienen importancia. Cuando la anchura del cauce cambiaba, como ocurre con Cambridge Street en Bowdoin Square, o cuando se interrumpía la continuidad espacial, tal como pasa con Washington Street en Dock Square, a las personas les resultaba difícil experimentar que se trataba de la continuación de la misma senda. En el otro extremo de Washington Street, un cambio repentino en el uso de edificios puede explicar en parte por qué la gente no extendía Washington Street, más allá de Kneeland Street, hasta el South End.

Ejemplos de características que confieren continuidad a una senda son el arbolado y las fachadas a lo largo de Commonwealth Avenue o el tipo de edi-



Fig. 21 Avenida de la Commonwealth

ficación y retroceso a lo largo de Hudson Boulevard. Por sí mismos los nombres desempeñan un papel. Beacon Street está, sobre todo, en la Back Bay, pero se relaciona con Beacon Hill por su nombre. La continuidad del nombre de Washington Street le da a la gente una clave para saber cómo ir a lo largo del South End, por más que no se trate de conocedores de esa zona. El solo hecho de estar en una calle que por su nombre se prolonga hasta el corazón de la ciudad, por lejos que esté, da una agradable sensación de relación. Un ejemplo inverso es la atención que se presta a los comienzos indescritibles de Wilshire y Sunset Boulevard, en el sector central de los Ángeles, debido al carácter especial que adquie-



ren más afuera. Por su parte, la senda que bordea la bahía de Boston era en algunas ocasiones fragmentada, por la sencilla razón de los diversos nombres que lleva, a saber, Causeway Street, Commercial Street y Atlantic Avenue.

Las sendas, aparte de ser identificables y continuas, también pueden tener una cualidad de dirección, esto es, una dirección a lo largo de la línea puede distinguirse fácilmente de la inversa. Esto puede llevarse a cabo mediante un gradiente, cambio regular en una cualidad que es acumulativo en una dirección. Los gradientes topográficos eran los experimentados con más frecuencia; en Boston, particularmente en Cambridge Street, Beacon Street y Beacon Hill. También se toma en consideración un gradiente de intensidad de uso, por ejemplo, en el acceso a Washington Street o, en una escala regional, el gradiente de aumento de edad al avanzar hacia el centro de Los Angeles por una carretera. En el ambiente relativamente gris de Jersey City, había dos ejemplos de gradientes basados en el estado relativo de conservación de las viviendas.

Una curva prolongada constituye asimismo un gradiente, un cambio seguro en la dirección de movimiento. Este gradiente no es experimentado a menudo cinestésicamente: las únicas menciones de una sensación corporal de movimiento de doblar se refieren al subterráneo de Boston o a partes de las carreteras de Los Angeles. Cuando se mencionan curvas de calles en las entrevistas, parecen relacionarse ante todo con claves visuales. La vuelta en Charles Street, en Beacon Hill, era experimentada, por ejemplo, porque las paredes próximas de los edificios acentuaban la percepción visual de la curvatura.

Las personas tienden a pensar en destinos de las sendas y puntos de origen. Les gusta saber dónde comienzan las sendas y a dónde llevan. Las sendas con orígenes y destinos claros y bien conocidos tienen identidades más vigorosas, contribuyen a mantener ligada la ciudad y dan al observador una sensación de su posición siempre que las atraviesa. En tanto que algunos individuos pensaban en destinos generales de las sendas, por ejemplo, a un sector de la ciudad, otros pensaban en lugares específicos. A una



persona, que más bien exigía mucho en materia de inteligibilidad en el medio urbano, la perturbaba el hecho de ver un conjunto de vías férreas y no saber el destino de los trenes que corrían por ellas.

En Boston, Cambridge Street cuenta con puntos terminales claros y estratégicos: el *rotary* de Charles Street y Scollay Square. Otras calles pueden tener únicamente una terminal aguda. Es el caso de Commonwealth Avenue en el Public Garden o el de Federal Street en Post Office Square. Por otra parte, el final indefinido de Washington Street —de la que tanto se creía que iba a dar a State Street, a Dock Square, a Haymarket Square o incluso a North Station (en realidad llega oficialmente hasta el puente de Charlestown)— impidió que se convirtiera en un rasgo tan vigoroso como podría, en otro caso, haberlo sido. En Jersey City, la convergencia nunca realizada de las tres calles principales que cruzan las Palisades, con su sumersión final tan extraña, resultaba una gran causa de confusión.

Esta misma clase de diferenciación de extremo-a-extremo, que es conferida por la existencia de términos, puede ser creada por otros elementos que pueden ser visibles cerca del fin o aparente fin de una senda. El Common próximo a un extremo de Charles Street actuaba de este modo, al igual que la Casa de Gobierno en el caso de Beacon Street. La aparente clausura visual de 7th Street en Los Angeles por el Hotel Statler y la de la Washington Street de Boston por la Old South Meeting House tenían el mismo efecto. Ambas se efectúan mediante una leve desviación de la dirección de la senda, poniendo un edificio importante en el eje visual. Elementos de los que se sabe que están en un lado determinado de una senda otorgan asimismo una sensación de dirección: tanto al Symphony Hall, en Massachusetts Avenue, como al Boston Common, a lo largo de Tremont Street, se los utilizaba de este modo. En Los Angeles, incluso la concentración relativamente más densa de peatones en el costado oeste de Broadway se usaba para juzgar en qué dirección se estaba mirando.

Cuando una senda tiene la propiedad directiva puede tener, asimismo, el atributo de la escala, es decir, el individuo puede estar en condiciones de



Figura 32, p. 100

Figura 18, p. 51

sentir cuál es su posición en la longitud total, aprehender la distancia recorrida o que aún queda por recorrer. Los rasgos que facilitan la formación de una escala por lo común confieren, por supuesto, un sentido de la dirección al mismo tiempo, excepto cuando se trata de la sencilla técnica que consiste en contar las cuadradas, la cual carece de dirección pero puede emplearse para computar la distancia. Muchos individuos se refirieron a esta última clave, pero de ningún modo todos. Más a menudo se la utilizaba en el trazado regular de Los Ángeles.

Quizás lo más frecuente es formar una escala mediante una secuencia de mojonos o nodos que se conocen a lo largo de la senda. Marcar regiones identificables cuando una senda entra o sale de ellas constituye, también, un medio poderoso para dar dirección y escala a una senda. Ejemplos de este efecto son Charles Street cuando entra a Beacon Hill desde el Common y Summer Street cuando entra al barrio de las zapaterías y las curtiembres.

Dada una cualidad directiva en una senda, podemos preguntarnos seguidamente si está alineada, es decir, si su dirección es referible a un sistema más vasto. En Boston, se encontraron muchos ejemplos de sendas no alineadas. Una causa frecuente de esto es la curva sutil y engañosa. La mayoría de las personas no se percataban de la curva existente en Massachusetts Avenue, a la altura de Falmouth Street, y confundían su plano total de Boston debido a esto. Consideraban que Massachusetts Avenue era recta, advertían sus intersecciones en ángulo recto con un gran número de calles y daban por sentado que estas calles eran paralelas. Las calles Boylston y Tremont resultaban difíciles porque, en razón de una serie de pequeños cambios, dejan de ser casi paralelas y se vuelven casi perpendiculares. Atlantic Avenue se les hacía de captación difícil porque está compuesta por dos largas curvas y una considerable tangente recta, tratándose de una senda que invierte completamente su dirección pero que es recta en su parte más característica.

Al mismo tiempo, otros cambios de dirección más abruptos pueden realzar la claridad visual al limitar el corredor espacial y al proporcionar terrenos pro-



minentes para estructuras distintivas. De este modo, el núcleo de Washington Street era definido; Hanover Street estaba coronada por una vieja iglesia en su término aparente; y las calles transversales del South End adquirirían un carácter íntimo cuando cambiaban de curso para cruzar los radiales principales. En forma muy semejante, resulta imposible advertir el vacío en que está emplazada la parte central de Los Ángeles debido a los cambios de la parrilla que ocultan la vista exterior.

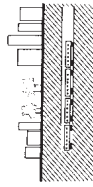
La segunda causa común de desalineación con el resto de la ciudad es la separación aguda entre una senda y sus elementos circundantes. Por ejemplo, las sendas en el Boston Common causaban gran confusión: la gente no sabía qué calzadas le correspondería usar a fin de llegar a determinados destinos fuera del Common. Tenían bloqueada la visión de estos destinos en el exterior y las sendas del Common no llegaban a ligarse con las sendas de afuera. La Central Artery es un ejemplo todavía más eficaz, ya que está más aislada de sus contornos. Es elevada y no facilita una visión clara de las calles adyacentes, pero permite una especie de movimiento veloz y sereno que falta por entero en la ciudad. Es una clase especial de vía para automotores y no una calle corriente de ciudad. A muchos entrevistados les resultaba sumamente difícil alinear la Artery con los elementos circundantes, por más que se sabe que conecta las estaciones North y South. Asimismo, en Los Ángeles no se advertía que las autopistas están "en" la ciudad, y el momento de salir de una rampa de egreso constituía típicamente un momento de desorientación aguda.

Las investigaciones recientes sobre los problemas de erección de señales orientadoras en las nuevas autopistas han demostrado que este hecho de disociarse del contorno hace que cada decisión de doblar se produzca bajo una presión y sin la preparación adecuada. Hasta conductores familiarizados mostraron una asombrosa falta de conocimiento de la red vial y sus conexiones. La máxima necesidad de estos automovilistas consistía en orientación general en relación con el paisaje total.

Las líneas férreas y el subterráneo constituyen



Figura 7, p. 35



otros ejemplos de desconexión. Las sendas bajo tierra del subterráneo de Boston no podían relacionarse con el resto del medio ambiente excepto cuando salen en busca de aire, como al atravesar el río. Las entradas de las estaciones situadas en la superficie pueden constituir nodos estratégicos en la ciudad, pero están relacionadas a través de vínculos conceptuales invisibles. El subterráneo constituye un mundo oculto y desconectado; y deja perplejo pensar en qué medios podría utilizarse para insertarlo en la estructura del conjunto.

Figura 29, p. 94

El agua que rodea la península de Boston es un elemento básico con el que pueden alinearse las parrillas. La parrilla de Back Bay era relacionada con el Charles River; Atlantic Avenue era ligada a la bahía; Cambridge Street llevaba claramente hacia el río desde Scollay Square. A pesar de sus frecuentes contorsiones, Hudson Boulevard, en Jersey City, era alineado con la larga península que se extiende entre el Hackensack y el Hudson. La parrilla de Los Angeles facilitaba, por supuesto, una alineación automática entre calles del centro. Resultaba sencillo ponerla como un trazado básico en un plano esquemático, por más que las diferentes calles no pudieran distinguirse. Los dos tercios de los entrevistados empezaban por dibujarla, antes de agregar cualquier otro elemento. No obstante, el hecho de que esta parrilla está inclinada a través de cierta distancia angular, tanto desde la línea costanera del océano como de las direcciones cardinales, causaba algunos tropiezos a cierto número de individuos.

Cuando consideramos más de una senda, la intersección de la senda se torna de importancia decisiva. Es, realmente, el punto de decisión. Al parecer, resultaba más fácil hacerse cargo de la simple relación perpendicular, sobre todo si la forma de la intersección estaba reforzada por otros rasgos. Con arreglo a nuestras entrevistas, la intersección más conocida de Boston es la de Commonwealth Avenue y Arlington Street. Se trata de una meta que es visualmente obvia, sustentada por el espacio, el arbolado, el tráfico y la importancia de los elementos unidos. También era bien conocido el cruce de las calles Charles y Beacon. Sus contornos resultan visibles y están re-

forzados por los límites del Common y el Jardín Público. Las intersecciones de diversas calles con Massachusetts Avenue se captaban fácilmente, quizás en razón de que las relaciones en ángulo recto contrastan con el resto de la parte central de la ciudad.

A decir verdad, para diversos individuos, las intersecciones confundidas con calles que entran por muchos ángulos constituían una de las características típicas de Boston. Los cruces de más de cuatro puntos provocaban casi siempre dificultades. Un experimentado chofer de taxi, quien captaba casi a la perfección la estructura vial de la ciudad, confesó que el cruce de cinco esquinas en Summer Street, a la altura de Church Green, era una de las dos cosas que lo confundían en la ciudad. Igualmente lo perturbaba un círculo de tráfico con muchas sendas de ingreso colocadas a rápidos intervalos a lo largo de una curva indiferenciada.

Pero el número de entradas no es toda la historia. Hasta un cruce no perpendicular y de cinco esquinas puede aclararse, según se lo ha hecho en Copley Square, en Boston. El espacio controlado y el carácter realizado del nodo sirven para destacar la relación angular entre Huntington Avenue y Boylston Street. Por su parte, Park Square es un simple empalme perpendicular que por su falta de forma no consigue comunicar su estructura. En muchos cruces de Boston ocurre no sólo que se multiplica el número de sendas, sino también que la continuidad del corredor espacial se pierde completamente cuando da con la vacuidad caótica de una plaza.

Y estos cruces caóticos no son tan sólo el producto de accidentes históricos del pasado. Todavía embrolla más las cosas el moderno intercambio de carreteras, en particular porque en este caso la opción debe hacerse a gran velocidad. Por ejemplo, diversas personas entrevistadas en Jersey City se refirieron con temor a la forma del Tonnelle Avenue Circle.

Un problema de percepción en escala más vasta se plantea cuando una senda se ramifica ligeramente para formar una alternativa de sendas, en la cual las dos son de relativa importancia. Un ejemplo de esto es la ramificación de Storrow Drive (después de

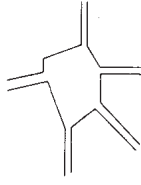


Figura 22, p. 76

una confusión de nombre con Charles Street) en dos sendas, a saber, la antigua Nashua Street, que lleva a Causeway-Commercial-Atlantic, y la reciente Central Artery. Con bastante frecuencia se confundían entre sí estas dos sendas, produciendo grandes distorsiones en la imagen. Todos los entrevistados parecieron incapaces de concebir las dos al mismo tiempo y en los planos una u otra aparecía como una prolongación de Storrow Drive. En forma muy semejante, en la red del subterráneo las ramificaciones sucesivas de las líneas principales constituían un problema, puesto que resultaba difícil mantener separadas las imágenes de dos ramales ligeramente divergentes y también resultaba difícil recordar dónde se produce la ramificación.

Unas pocas sendas importantes pueden ser reunidas en una sola imagen como una estructura simple, a pesar de las irregularidades menores que existan, siempre que tengan entre sí una relación general



coherente. El sistema de calles de Boston no se presta para este tipo de imagen, excepto quizás en lo tocante al paralelismo básico de las calles Washington y Tremont. Pero el sistema de subterráneos de Boston, sean las que sean sus complicaciones en la escala real, dio la impresión de ser visualizable con bastante facilidad como dos líneas paralelas cortadas en el centro por la línea Cambridge-Dorchester, si bien podrían confundirse entre sí las líneas paralelas, sobre todo considerando que ambas van a North Station. El sistema vial de Los Angeles era modelado, al parecer, como una estructura completa, al igual que el sistema del Hudson Boulevard en Jersey City, cortado por tres sendas que pasan por las Palisades, o la tríada de los boulevares West Side, Hudson y Bergen, con las calles transversales regulares que los atraviesan.

Cuando un individuo estaba acostumbrado a viajar en automóvil, las restricciones de una sola dirección

Fig. 22 El Tonelle Avenue Circle

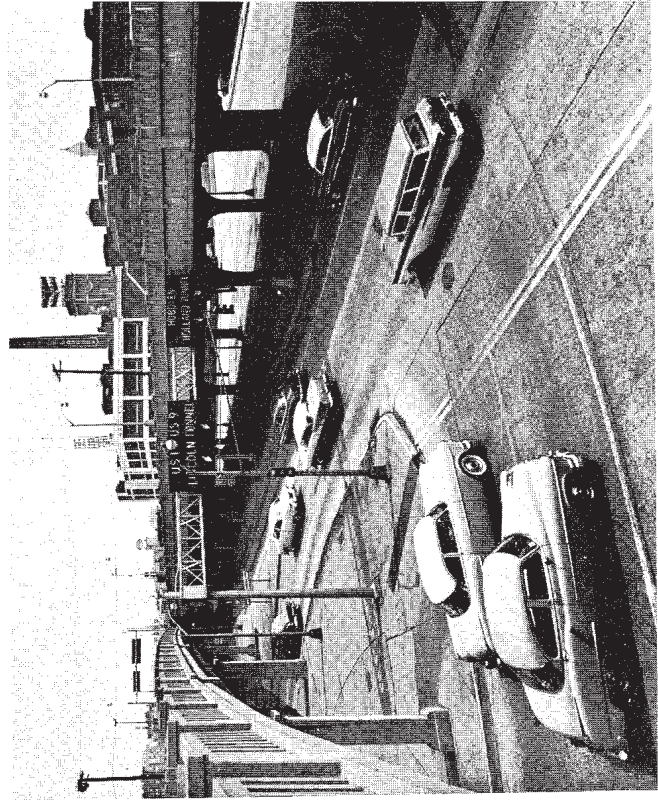
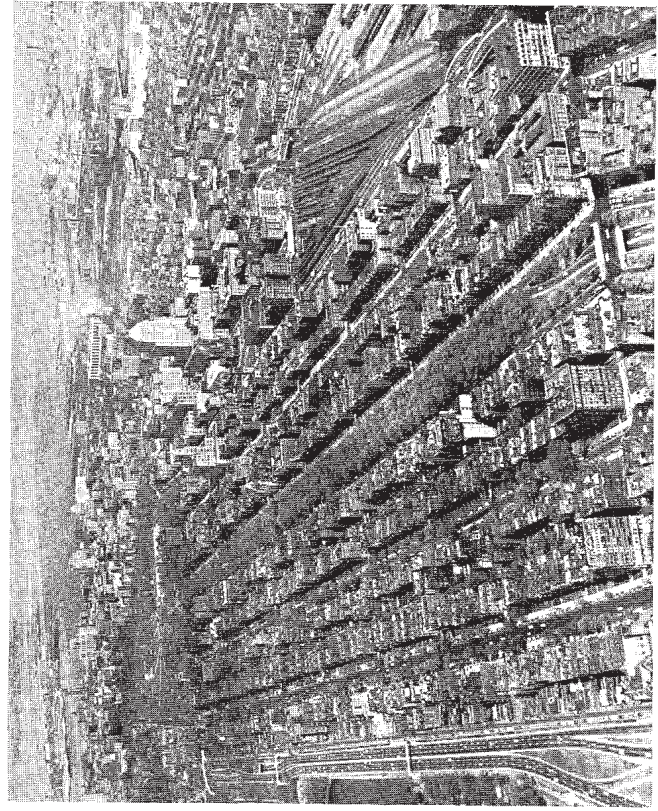


Fig. 23 El Back Bay



constituían arduas complicaciones en la imagen de una estructura de senda. La segunda obstrucción mental del chofer de taxi se debía, justamente, a esta irreversibilidad del sistema. Para otros, Washington Street no era trazable a través de Dock Square porque por ambos lados tiene accesos en una sola dirección.

Gran número de sendas pueden ser consideradas como una red total, cuando las relaciones que se repiten son suficientemente regulares y previsibles. La parrilla de Los Ángeles constituye un buen ejemplo. Casi todos los individuos podían establecer fácilmente las relaciones justas de unas veinte sendas principales entre sí. Al mismo tiempo, esta misma regularidad hacía que les resultara difícil diferenciar entre una y otra senda.

La Back Bay de Boston constituye una interesante red de sendas. Su regularidad es notable, a diferencia de lo que ocurre en el resto de la parte céntrica de la ciudad, tratándose de un efecto que no se encontrará en la mayor parte de las ciudades norteamericanas.

Pero no se trata de una regularidad monótona. Las calles longitudinales están nítidamente diferenciadas de las calles transversales en la mente de todos, de modo muy semejante a como ocurre en Manhattan. Todas las calles largas tienen su carácter individual —Beacon Street, Marlboro Street, Commonwealth Avenue y Newbury Street: todas ellas son diferentes— en tanto que las calles transversales actúan como medios de medición. Todo tiende a reforzar esta diferenciación: el ancho relativo de las calles, el largo de las manzanas, los frentes de edificios, el sistema de denominación. De este modo adquiere forma y carácter un trazado regular. Con frecuencia se usa para la localización de las calles transversales una fórmula alfabética, del mismo modo que en Los Ángeles se recurre a la numeración.

Por su parte, en tanto que el South End tiene la misma forma topológica de las largas calles principales paralelas conectadas entre sí por cortas calles secundarias y en tanto que a menudo se lo considera mentalmente una parrilla regular, un trazado es mucho menos acertado. Las calles principales y secundarias están, también, diferenciadas por el ancho y el uso; y muchas de las calles secundarias tienen

más carácter que las de la Back Bay. Pero existe una carencia de carácter diferenciado en las calles principales: resulta difícil distinguir a Columbus Avenue de Tremont Street o de Shawmut Avenue. Esta intercambiabilidad se notó con frecuencia en las entrevistas.

La frecuente reducción del South End a un sistema geométrico es característica de la tendencia consistente de los individuos a imponer regularidad a su contorno. A menos que pruebas categóricas se opusieran a ello, los individuos trataban de organizar las sendas en redes geométricas, haciendo caso omiso de las curvas y las intersecciones no perpendiculares. La parte baja de Jersey City fue representada con frecuencia como una parrilla, por más que sólo lo es en parte. Los entrevistados absorbían la totalidad de la parte central de Los Ángeles en una red repetida, sin que les incomodara la distorsión en el borde oriental. Diversos individuos llegaron incluso a tratar de reducir el laberinto de las calles del distrito financiero de Boston a un damero. Les causaba gran confusión el paso súbito, y en especial el paso casi imperceptible, de un sistema de parrilla a otro sistema de parrilla o a otro tipo de sistema. En Los Ángeles, los individuos a menudo se desorientaban completamente en el sector situado al norte de *First Street* o al este de San Pedro.



Bordes

Los bordes son aquellos elementos lineales que no son considerados sendas; son por lo común, pero no siempre necesariamente, los límites entre zonas de dos clases diferentes. Obran como referencias laterales. Son fuertes en Boston y Jersey City, pero más débiles en Los Ángeles. Los bordes que parecen más fuertes son aquellos que no sólo son visualmente prominentes sino que también tienen una forma continua y son impenetrables al movimiento transversal. El Charles River en Boston es el mejor ejemplo y posee todas estas cualidades.

Ya se ha hecho mención de la importancia de la

definición peninsular de Boston. Ella debe haber sido mucho más importante en el siglo XVIII, cuando la ciudad era una auténtica y muy notable península. Desde entonces, las líneas de la ribera se han ido borrando o cambiando, pero con todo subsiste la imagen. Por lo menos un cambio ha fortalecido la imagen. Por lo menos un cambio ha fortalecido la imagen: el borde del Charles River, que solía ser nido y desarrollado. Se lo describió con frecuencia y a veces se lo dibujó con mucho detalle. Todo el mundo recordaba el amplio espacio abierto, la línea que se curva, las carreteras limitrofes, los barcos, la Esplanade, la Shell.

El borde acuático al otro lado, el frente de la bahía, también era conocido por todos y se lo recordaba por su actividad especial. Pero la sensación de agua era menos clara, ya que estaba oscurecida por muchas estructuras y puesto que la vida ha desaparecido de las viejas actividades de la bahía. La mayoría de los entrevistados se mostró incapaz de conectar el Charles River y la Boston Harbor en una forma concreta. En parte esto ha de deberse al ocultamiento del agua en el extremo de la península por las playas de los ferrocarriles y los edificios, y en parte al aspecto caótico del agua, con su miríada de puentes y muelles, en el encuentro del Charles River, el Mystic River y el mar. Asimismo rompe la continuidad la ausencia de sendas frecuentadas a la vera del agua, lo mismo que la disminución del nivel del agua en la Presa. Más al oeste, pocos se percataban de que hubiera agua en la South Bay y no podían tampoco imaginar ninguna defensión del desarrollo en esa dirección. Esta falta de clausura peninsular privaba al ciudadano de una sensación satisfactoria de plenitud y racionalidad en su ciudad.

La Central Artery es inaccesible a los peatones, en algunos puntos no se puede pasar por ella y es prominentemente espacialmente. Pero sólo de vez en cuando queda a la vista. Era un caso de lo que se podría llamar un borde fragmentario, es decir, continuo como abstracción, pero sólo visualizado en puntos separados. Las líneas de ferrocarril constituían otro ejemplo. En particular, la Artery era como una serpiente extendida sobre la imagen de la ciudad. La

Figura 4, p. 31

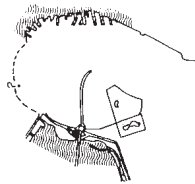


Figura 7, p. 35

falta de relación experimentada al conducir por la Artery se reflejaba en su ubicación ambigua para el peatón.

Por su parte, aunque también los automovilistas pensaban que Storrow Drive está "afuera", en el mapa se la situaba con claridad en razón de su alineación con el Charles River. Al Charles River, a pesar del papel que desempeña de borde básico en la imagen de Boston, se lo aislaba, cosa curiosa, de la estructura detallada de la Back Bay contigua. La gente no sabía cómo ir del uno a la otra. Cabe pensar que no ocurría así antes de que Storrow Drive interrumpiera el acceso de los peatones al pie de cada calle transversal.

En forma análoga, también resultaba difícil apprehender la interrelación de Charles River y Beacon Hill. Por más que la posición de la colina es potencialmente explicativa de la enigmática vuelta del río y por más que de este modo la colina adquiere una imponente vista de enfilada del borde del río, a la mayoría de las personas les parecía que el *rotary* de Charles Street constituía el único vínculo firme entre los dos elementos. La relación hubiera resultado mucho más clara si la colina surgiera netamente, inmediatamente del agua, en vez de hacerlo detrás de un terreno que actúa como una verdadera máscara, ya que está cubierto de obras que sólo a regañadientes se asocian con Beacon Hill y, asimismo, si estuviera vinculado más estrechamente al sistema de sendas a lo largo del río.

También en Jersey City la ribera constituía un fuerte borde, pero se trataba de un borde más bien desagradable. Es una tierra de nadie, una región situada más allá del alambre de púas. Los bordes, sean de ferrocarriles, topografía, vías directas o límites de barrios constituyen un rasgo muy típico de este medio y tienden a fragmentarlo. Al parecer, se borran mentalmente algunos de los bordes más desagradables, como el banco del Hackensack River con sus zonas de incineración de basuras.

Es necesario contar con la capacidad desorganizadora de un borde. Por igual a ojos de residentes y forasteros, el aislamiento del North End, en Boston, junto a la Central Artery, era un hecho evidente. Por

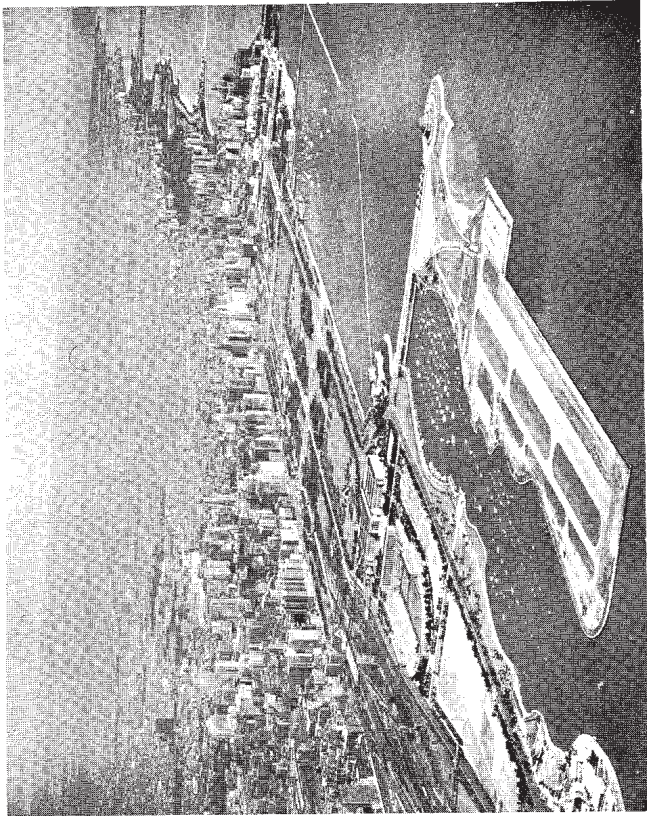


Fig. 24 El frente lacustre de Chicago

ejemplo, si hubiera sido posible mantener la conexión de Hanover Street con Scollay Square podría haberse reducido a un mínimo este efecto. El ensanche de Cambridge Street debió, en su tiempo, haber hecho otro tanto en relación con el continuo West End-Beacon Hill. La ancha incisión de las vías de ferrocarril en Boston parecía desmembrar la ciudad y aislar el "triángulo olvidado" entre la Back Bay y el South End.

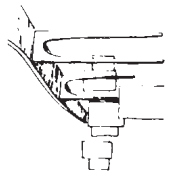
En tanto que la continuidad y la visibilidad son de importancia decisiva, los bordes fuertes no son necesariamente impenetrables. Muchos bordes son verdaderas suturas y unen, en vez de ser vallas que separan; y resulta interesante observar las diferencias de efecto. La Central Artery de Boston parece dividir absolutamente, aislar. La ancha Cambridge Street divide netamente dos regiones pero las mantiene en cierta relación visual. Beacon Street, que es el límite visible de Beacon Hill a lo largo del Common, no actúa como una valla sino como una sutura en que

se juntan las dos zonas principales. Charles Street, al pie de Beacon Hill, divide y une a un mismo tiempo, dejando la zona inferior en una relación insegura con la colina de arriba. Por Charles Street pasa tráfico pesado, pero contiene asimismo los almohacenes locales y actividades especiales asociadas con Beacon Hill. Atrayéndolos hacia ella, hace que los residentes se congreguen. En ocasiones diferentes y para personas diferentes actúa ambigüamente como nodo lineal, borde o senda.

A menudo los bordes son, asimismo, sendas. Cuando esto ocurría y cuando el observador común no estaba impedido de ir por la senda (como ocurre, por ejemplo, en la Central Artery), la imagen de la circulación parecía ser la predominante. El elemento era representado por lo común como una senda, reforzada por características de límite.

Por lo común se pensaba que las calles Figueroa y Sunset, y en menor grado las calles Los Angeles y Olympic, eran los bordes del barrio comercial central de Los Angeles. Lo que resultaba bastante interesante es que eran más fuertes en este sentido que las avenidas Hollywood y Harbor, las cuales también pueden ser concebidas como límites principales y que son, por igual, mucho más importantes como sendas y, aparte de esto, más imponentes físicamente. El hecho de que la calle Figueroa y las otras calles de superficie sean conceptualmente parte de la parrilla general y que sean familiares desde hace tiempo, así como la relativa invisibilidad de las avenidas a bajo nivel o parquizadas, contribuían a borrar estas avenidas de la imagen. A muchos individuos les resultaba difícil establecer un vínculo mental entre la rápida avenida y el resto de la estructura de la ciudad, al igual que en el caso de Boston. Con la imaginación, hasta llegaban a caminar a través de la Hollywood Freeway como si no existiera. Una arteria de gran velocidad puede no ser necesariamente la mejor manera de delimitar visualmente un distrito central.

Los trenes elevados de Jersey City y Boston constituyen ejemplos de lo que se podría llamar bordes aéreos o en lo alto. El "elevado" a lo largo de Washington Street en Boston identifica la senda, visto desde abajo, y fija la dirección hacia el centro de la



ciudad. Cuando deja la calle, en Broadway, la senda pierde dirección y fuerza. Cuando varios bordes como éstos se curvan y cruzan en lo alto, como ocurre cerca de North Station, el resultado puede confundir mucho. Pese a esto, los altos bordes aéreos, que no serían valladas al nivel del suelo, podrían en el futuro constituir elementos de orientación muy eficaces en una ciudad.

Al igual que las sendas, los bordes pueden tener también cualidades directivas. Por ejemplo, el borde del Charles River tiene la obvia diferenciación de agua y ciudad así como la distinción de uno a otro extremo que proporciona Beacon Hill. Sin embargo, la mayor parte de los bordes no abundan en esta cualidad.

Resulta difícil pensar en Chicago sin representarse el lago Michigan. Sería interesante ver cómo muchos nativos de Chicago empezaban a dibujar un plano de su ciudad poniendo algo que no fuera la línea de la ribera lacustre. He aquí un magnífico ejemplo de un borde visible, en escala gigantesca, que expone a la vista una metrópoli entera. Tanto grandes edificios como parques y diminutas playas privadas llegan al borde del agua, que en casi toda su extensión es accesible y visible a todos. El contraste, la diferenciación de acontecimiento a lo largo de la línea y la anchura lateral son muy fuertes. El efecto está reforzado por la concentración de sendas y actividades a lo largo de su extensión. Quizás la escala es inexplorablemente grande y tosca y un exceso de espacio abierto se interpone a veces entre la ciudad y el agua, como ocurre en el Loop. Con todo, la fachada de Chicago sobre el lago constituye un espectáculo inolvidable.

Barrios

Los barrios o distritos son las zonas urbanas relativamente grandes en las que el observador puede ingresar con el pensamiento y que tienen cierto carácter en común. Se los puede reconocer desde el interior y de vez en cuando se los puede emplear

Figura 24, p. 82

como referencia exterior cuando una persona va hacia ellos. Muchas de las personas entrevistadas pusieron atención en destacar que en tanto que Boston confunde por su trazado de calles hasta a los habitantes experimentados, tiene, por otra parte, por el número y vivez de sus barrios diferenciados una cualidad que la compensa plenamente por aquello. Como expresó una persona:

“Cada parte de Boston es diferente de las demás. Uno puede decir con bastante precisión en qué parte de la ciudad está.”

También Jersey City tiene sus barrios, pero se trata, sobre todo, de distritos étnicos o socio-económicos, con poca diferenciación física. Los Angeles carece acentuadamente de regiones vigorosas, excepción hecha de la zona del Centro Cívico. Los mejores que se pueden hallar son los barrios lineales, con frente a la calle, en Skid Row o la zona financiera. Gran número de habitantes de Los Angeles se refirieron con melancolía al placer de vivir en un lugar con zonas muy características. Uno dijo:

“Me gusta Transportation Row porque está todo formado un conjunto. Eso es lo que más cuenta; todas estas otras cosas son veteadas. Allí lo que hay son transportes. Y toda la gente tiene la misma cosa en común, trabajando allí. Eso es muy lindo.”

Al preguntárseles a los entrevistados sobre la ciudad que consideraban bien orientada, mencionaron a varias, pero Nueva York (con lo cual se referían a Manhattan) fue citada unánimemente. Y a esta ciudad no se la citaba tanto por su parrilla, pues también Los Angeles tiene este trazado, sino porque tiene una serie de barrios característicos bien demarcados y colocados en un marco ordenado de ríos y calles. ¡Dos habitantes de Los Angeles llegaron a decir que Manhattan era “pequeño” en comparación con la zona céntrica de su ciudad! Los conceptos de tamaño pueden depender en parte de la eficacia con que se aprehenda una estructura.

En algunas de las entrevistas correspondientes a Boston, los barrios constituyeron los elementos bási-

cos en la imagen de la ciudad. Por ejemplo, al pedirle a un entrevistado que hiciera el trayecto de Faneuil Hall a Symphony Hall, éste respondió al instante diciendo que el recorrido consistía en ir de North End a Back Bay. Pero incluso cuando no se los usaba activamente para orientarse, los barrios eran, con todo, una parte importante y satisfactoria de la experiencia de vivir en la ciudad. El reconocimiento de la existencia de barrios diferentes en Boston variaba algo, al parecer, con la creciente familiaridad con la ciudad. Las personas más familiarizadas con Boston tendían a reconocer regiones pero a confiar más en elementos más pequeños cuando se trataba de organización y orientación. Unas cuantas personas sumamente familiarizadas con Boston resultaron incapaces de generalizar percepciones detalladas poniéndolas en escala de barrios. Les ocurría que, conscientes de diferencias menores en todas las partes de la ciudad, no formaban grupos regionales de elementos.

Las características físicas que determinan los barrios son continuidades temáticas que pueden consistir en una infinita variedad de partes integrantes, como la textura, el espacio, la forma, los detalles, los símbolos, el tipo de construcción, el uso, la actividad, los habitantes, el grado de mantenimiento y la topografía. En una ciudad de densa edificación, como Boston, las homogeneidades de fachada —el material, el modelado, la ornamentación, el color, la altura y en particular la fenestración— constituían claves básicas para reconocer los barrios principales. De esto son ejemplos tanto Beacon Hill como Commonwealth Avenue. Las claves no sólo son de carácter visual; el ruido también es importante. A decir verdad, en ciertos casos la misma confusión puede servir de clave, como ocurría en el caso de la mujer que señalaba que sabía que se hallaba en el North End en cuanto sentía que se andaba perdiendo.

Por lo común, las características típicas son representadas y reconocidas en un conglomerado característico, que es la unidad temática. Por ejemplo, la imagen de Beacon Hill incluía calles estrechas y empinadas; viejas hileras de casas de ladrillo en escala íntima; puertas blancas intercaladas y muy

conservadas; guarniciones negras; quietud; y peatones de las clases superiores. La consiguiente unidad temática resultaba característica en contraste con el resto de la ciudad y se la podía reconocer inmediatamente. En otras partes del centro de Boston existía una confusión temática. No era raro que se agrupara la Back Bay con el South End, a pesar de sus grandes diferencias en materia de uso, posición social y pautas. Posiblemente, esto era el resultado de hallarse cierta homogeneidad arquitectónica, aparte de cierta semejanza en el fondo histórico. Estas semejanzas tienden a empañar la imagen de la ciudad.

Para producir una imagen vigorosa se necesita cierto refuerzo de claves. Con una excesiva frecuencia existen unos cuantos signos distintivos, pero que no bastan para constituir una unidad temática cabal. En tal caso, alguien familiarizado con la ciudad puede reconocer la región, pero carece de toda fuerza o de todo impacto visual. Este es el caso, por ejemplo, de Little Tokyo en Los Angeles, identificable por su población y la caligrafía de sus letreros pero que en todo lo demás no puede distinguirse de la matriz general. Si bien se trata de una poderosa concentración étnica, que quizás es conocida por un gran número de personas, sólo aparecía como una porción subsidiaria de la imagen de la ciudad.

No obstante, las connotaciones sociales son muy significativas para la estructuración de regiones. Una serie de entrevistas callejeras indicó los matices de clase que muchas personas asocian con diferentes barrios. La mayor parte de las regiones de Jersey City constituían sectores socio-económicos o étnicos, que el forastero sólo conseguía discernir con dificultad. Tanto Jersey City como Boston han mostrado la exagerada atención que se otorga a los barrios de las clases superiores y la magnificación consiguiente de la importancia de los elementos en esos sectores. Asimismo, los nombres de los barrios contribuyen a darles identidad, por más que la unidad temática no establezca un contraste pronunciado con otras partes de la ciudad; y las asociaciones tradicionales pueden desempeñar un papel análogo.

Una vez satisfecho el principal requisito y ya constituida una unidad temática que contrasta con el

resto de la ciudad, el grado de homogeneidad interna resulta menos significativo, sobre todo si aparecen elementos discordantes en una pauta previsible. La existencia de pequeñas tiendas en las esquinas de las calles establecen un ritmo en Beacon Hill que un entrevistado percibía como parte de su imagen. Estas tiendas no debilitaban de ningún modo su imagen comercial de Beacon Hill sino que, simplemente, contribuían a reforzarla. Los individuos pueden pasar por alto una asombrosa cantidad de desacuerdo local con los rasgos característicos de una región.

Los barrios tienen diversos tipos de límites. Unos son rígidos, definidos, precisos. Así ocurre con el límite de la Back Bay en el Charles River o el Jardín Público. Todos estuvieron de acuerdo en esta ubicación exacta. Otros límites pueden ser suaves o inciertos, como el límite entre el barrio comercial del centro y el barrio de las oficinas, sobre cuya existencia y ubicación aproximada la mayoría de las personas daría testimonio. Quedan otras regiones que carecen en absoluto de límites, como ocurría con el South End en el caso de muchos de nuestros entrevistados. La figura 25 ejemplifica estas diferencias en el carácter de los límites, en el caso de Boston, bosquejando

Figura 57, p. 207

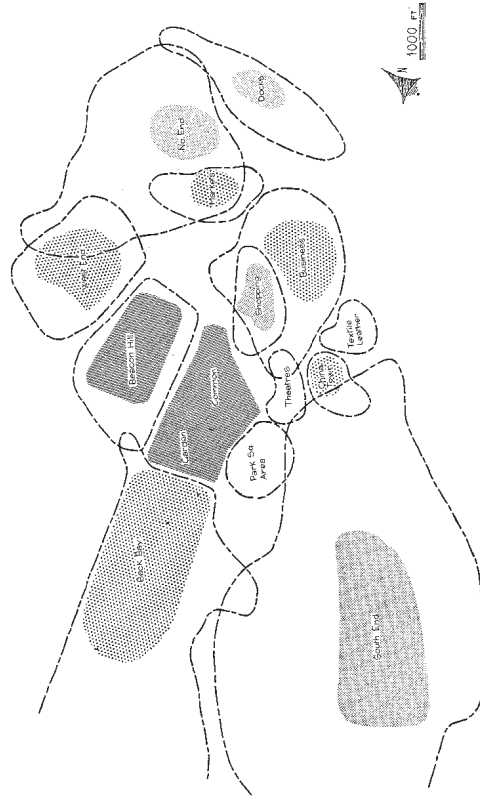


Fig. 25 Límites variables de los distritos de Boston

al mismo tiempo la extensión máxima asignada a cada barrio y la porción mínima de coincidencia general.

Estos bordes parecen desempeñar una función secundaria: pueden poner límites a un barrio y pueden reforzar su identidad, pero aparentemente contribuyen menos a formar un barrio. Los bordes pueden aumentar la tendencia de los barrios a fragmentar la ciudad, desorganizándola. Unas cuantas personas opinaron que la desorganización era un resultado del gran número de barrios identificables en Boston: los bordes vigorosos pueden aumentar la impresión de desorganización al estorbar las transiciones de un barrio a otro.

No es extraño el tipo de barrio que tiene un fuerte núcleo, circundado por un gradiente temático que paulatinamente mengua. A decir verdad, en ciertas ocasiones un nodo vigoroso puede crear una especie de barrio en una zona homogénea más vasta, simplemente por "radiación", es decir, por la sensibilidad de proximidad al punto nodal. Estas son fundamentalmente zonas de referencias con escaso contenido perceptivo, pero con todo constituyen eficaces conceptos organizadores.

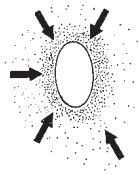
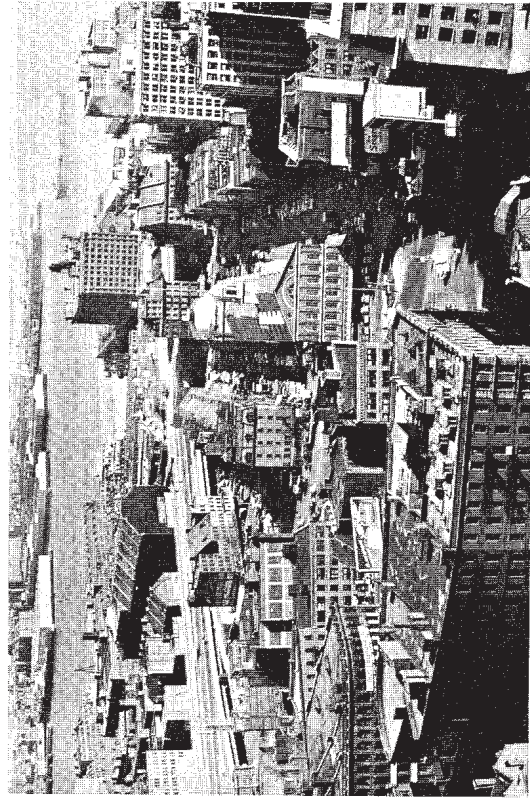


Fig. 26 El área comercial



Algunos barrios muy conocidos de Boston no estaban estructurados en la imagen pública. El West End y el North End estaban internamente indiferenciados para muchas personas que reconocían estas regiones. Con más frecuencia todavía, barrios temáticamente vívidos, como el sector de los mercados, parecían desorientadoramente informes, tanto exterior como interiormente. Las sensaciones físicas de las actividades de los mercados son inolvidables. Faneuil Hall y sus asociaciones las refuerzan. Pese a esto, el sector es informe y se desparra, dividido por la Central Artery, y estorbado por los dos centros de actividad que se disputan la primacía, a saber, Faneuil Hall y Haymarket Square. Las conexiones con otras zonas están oscurecidas o cortadas por la Artery. Así, el barrio de los mercados flota, simplemente, en la mayor parte de las imágenes. En vez de cumplir su función potencial como vínculo en mosaico en la cabecera de la península de Boston, como lo hace más abajo el Common, este barrio, pese a su carácter distintivo, sólo actuaba como una caótica zona de obstrucción. Por su parte, Beacon Hill resultaba muy estructurado, con subregiones internas, un nodo en Louisburg Square, diversos mojones y una configuración de sendas.

Asimismo, algunas regiones son introvertidas, vueltas hacia adentro y con escasas referencias a la ciudad que se extiende en torno. Así ocurre con el North End o Chinatown en Boston. Otras pueden ser extraviadas, vueltas hacia afuera y conectadas con elementos circundantes. Así, el Common da visiblemente en regiones colindantes, a pesar de sus confusiones de senda interna. En Los Ángeles, Bunker Hill constituye un ejemplo interesante de barrio con un carácter y asociaciones históricas bastante fuertes. Situado en una característica topográfica muy aguda que está más próxima aún al corazón de la ciudad que Beacon Hill. Pese a esto, la ciudad corre en torno de este elemento, sepulta sus bordes topográficos en edificios para oficinas, interrumpe sus conexiones viales y consigue efectivamente que palidezca o hasta que desaparezca de la imagen de la ciudad. He aquí una notable oportunidad de cambio en el paisaje urbano.

Figura 26, p. 89

Véase el Apéndice C para un análisis detallado de Beacon Hill

Figura 27, p. 91

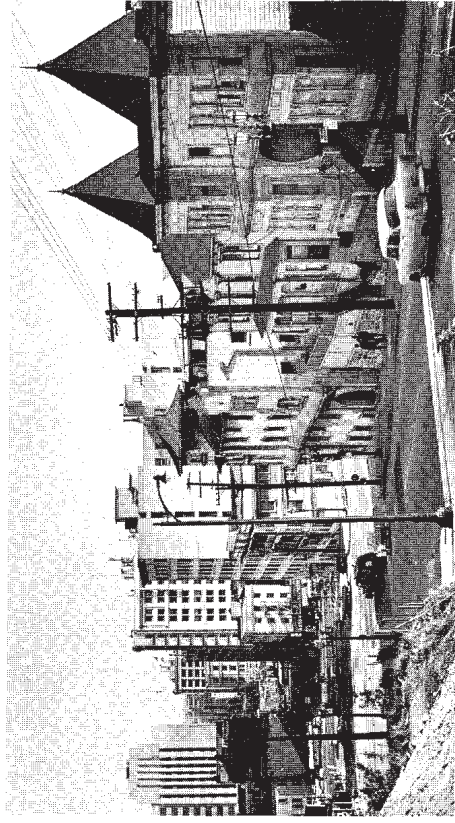


Fig. 27 Bunker Hill

Algunos barrios son independientes, solitarios en su zona. Prácticamente todas las regiones de Jersey City y Los Angeles son de esta especie y el South End es en Boston un ejemplo de lo mismo. Otros pueden estar ligados entre sí, como ocurre con Little Tokyo y el Centro Cívico en Los Angeles o West End-Beacon Hill en Boston. En una parte del centro de Boston, la cual incluye la Back Bay, el Common, Beacon Hill, el barrio comercial del centro y las zonas financiera y de los mercados, las regiones están tan próximas y bien ensambadas que forman un mosaico continuo de barrios distintivos. Siempre que se marcha dentro de estos límites se halla uno en una zona identificable. Por otra parte, el contraste y la proximidad de las zonas realiza la fuerza temática de cada una de ellas. Por ejemplo, su proximidad con Scollay Square y con el barrio comercial del centro de la ciudad hace más nítida la cualidad propia de Beacon Hill.

Nodos

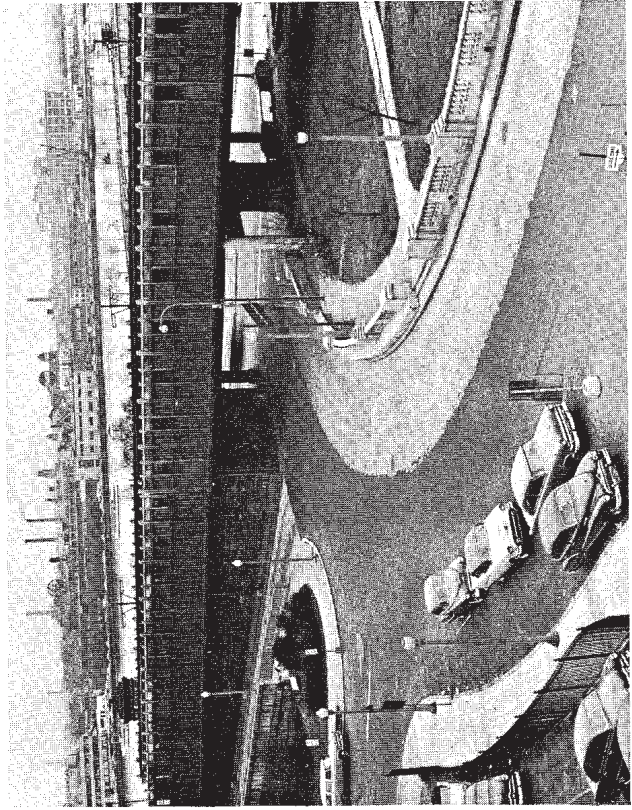
Los nodos son los focos estratégicos a los que puede entrar el observador, tratándose típicamente



de confluencias de sendas o de concentraciones de determinada característica. Pero si bien son conceptualmente puntos pequeños en la imagen de la ciudad, en realidad pueden ser grandes manzanas o formas lineales algo prolongadas e incluso barrios centrales enteros, cuando se considera la ciudad en un nivel bastante amplio. A decir verdad, cuando se concibe el medio ambiente en un nivel nacional e internacional, la ciudad entera puede convertirse en un nodo.

La confluencia o lugar de una pausa en el transporte tiene importancia decisiva para el observador de la ciudad. Como en las confluencias deben adoptarse decisiones, la gente aguza su atención en esos lugares y percibe los elementos vecinos con una claridad mayor de la corriente. Esta tendencia se confirmó tantas veces que automáticamente puede considerarse que los elementos situados en confluencias adquieren especial prominencia debido a su ubicación. La importancia perceptiva de estas ubicaciones se evidencia asimismo en otra forma. Al preguntarse a los entrevistados en qué punto de un recorrido habitual

Fig. 28 El círculo de Charles Street



experimentaban por primera vez la sensación de haber llegado a la parte baja de Boston, un gran número de personas señaló puntos de interrupción de los transportes como los lugares claves. En varios casos, el punto estaba en la transición de una carretera (Storrow Drive o la Central Artery) a una calle de la ciudad; en otro caso, el punto estaba en la primera parada de tren en Boston (Back Bay Station), por más que el entrevistado no descendía allí. Los habitantes de Jersey City sentían que habían salido de su ciudad cuando habían pasado a través del Tonnelle Avenue Circle. El paso de un conducto de transporte a otro parece señalar la transición entre unidades estructurales principales.

Puntos como Scollay Square, el círculo de Charles Street y South Station constituyen ejemplos de vigorosos nodos de confluencia en Boston. Tanto el círculo de Charles Street como Scollay Square son importantes nodos de confluencia, puesto que ambos son los puntos de cambio en que se flanquea el obstáculo de Beacon Hill. En sí mismo, el círculo no constituye un lugar hermoso, pero expresa claramente el trasbordo entre el río, el puente, Storrow Drive, Charles Street y Cambridge Street. Además, el espacio fluvial abierto, la estación elevada, los trenes que entran y salen de la ladera de la colina y el tráfico intenso pueden ser representados visualmente con claridad. Los nodos pueden ser importantes incluso cuando la forma física es inasible, como ocurre con Journal Square en Jersey City.

Las estaciones del subterráneo, enhebradas a lo largo de sus invisibles sistemas de vías, constituyen nodos de confluencia estratégicos. Unos como las estaciones de Park Street, Charles Street, Copley y South Station, resultaron muy importantes en el plano de Boston y unos pocos individuos organizaban el resto de la ciudad alrededor de ellas. La mayor parte de estas estaciones claves eran asociadas con alguna característica clave en la superficie. Otras, como Massachusetts, no eran prominentes. Esto se puede deber a que este trasbordo específico no era usado a menudo por estos individuos en particular o bien a circunstancias físicas desfavorables, a saber, la ausencia de interés visual y la disociación entre el

nodo subterráneo y el cruce de la calle. En sí mismas, las estaciones tienen gran número de características particulares; unas son fáciles de reconocer, como la de Charles Street, y otras difíciles, como Mechanics. Resulta difícil relacionar estructuralmente la mayor parte de ellas con el trazado de la superficie, pero hay algunas que son particularmente desconcertantes, como es el caso con la absoluta falta de dirección en la estación a nivel más alto en Washington Street. Sería útil al mismo tiempo que fascinante un análisis detallado de la imaginabilidad de los sistemas de subterráneos o de los sistemas de tránsito en general.

Las principales estaciones de ferrocarril constituyen casi siempre nodos urbanos importantes, si bien su importancia puede estar menguando. La South Station de Boston era uno de los nodos más fuertes de la ciudad, puesto que es funcionalmente de importancia decisiva para el abonado, el pasajero del subterráneo y el pasajero interurbano; y es visualmente imponente por su voluminoso frente sobre el espacio abierto de Dewey Square. Lo mismo podría decirse

quizás en lo tocante a los aeródromos, si hubieran estado incluidos en nuestras zonas de análisis. En teoría, hasta las intersecciones comunes de las calles son nodos, pero en general su prominencia insuficiente hace que sólo se los imagine como cruces incidentales de sendas. La imagen no puede contener un número excesivo de centros nodales.

El otro tipo de nodo, o sea la concentración temática, también apareció con frecuencia. En Los Ángeles, un nítido ejemplo de concentración temática está constituido por Pershing Square, que es posiblemente el punto más nítido de la imagen de la ciudad, caracterizado por un espacio, un arbolado y una actividad que son sumamente típicos. Otro caso es el de Olvera Street y su plaza adjunta. En Boston hay un número bien abundante de ejemplos, entre los cuales figuran la esquina Jordan-Filene y Louisburg Square. La esquina Jordan-Filene actúa secundariamente como confluencia entre Washington Street y Summer Street y está asociada con una parada del subterráneo, pero primordialmente se la reconocía como el centro mismo del centro de la ciudad. Es la esquina comercial "ciento por ciento", concentrada en un grado que se ve sólo raras veces en una gran ciudad de los Estados Unidos, aunque culturalmente es muy familiar para los norteamericanos. Es un núcleo, foco y símbolo de una región importante.

Louisburg Square constituye otra concentración temática, un tranquilo espacio abierto residencial que recuerda los temas de clase alta propios de la Hill, con un parque con verjas que es muy reconocible. Es un ejemplo más puro de concentración que la esquina Jordan-Filene, puesto que no constituye en absoluto un punto de trasbordo y se lo recordaba solamente como un lugar situado "en alguna parte" de Beacon Hill. Su importancia como nodo no está en absoluto en relación con su función.

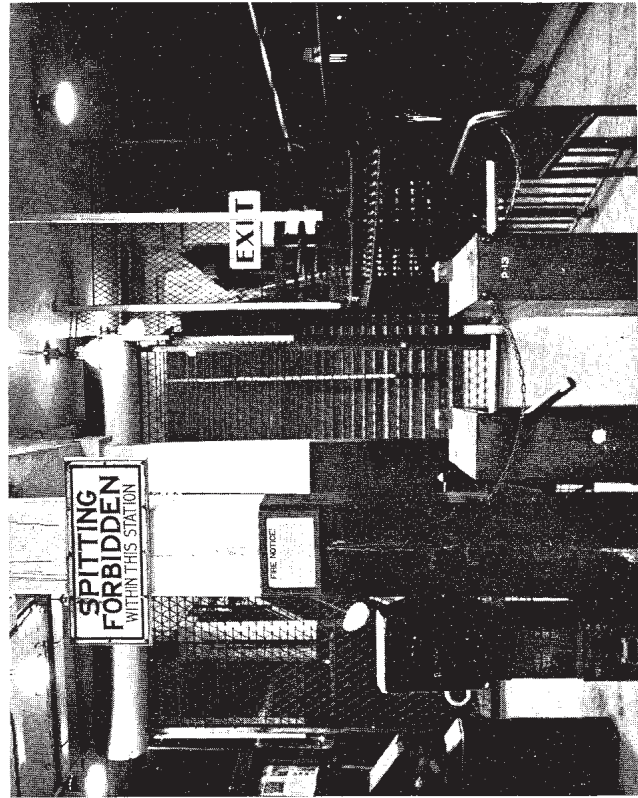
Los nodos pueden ser al mismo tiempo confluencias y concentraciones, como ocurre con Journal Square en Jersey City, el cual es un importante trasbordo de autobuses y automóviles y es al mismo tiempo una concentración de tiendas. Las concentraciones temáticas pueden constituir el foco de una región, como ocurre con la esquina Jordan-Filene y,

Figura 17, p. 49

Figura 30, p. 97

Figura 59, p. 209

Fig. 29 El mundo enterrado del metropolitano



quizás, con Louisburg Square. Otras no son focos sino concentraciones especiales aisladas, como ocurre con Olivera Street en Los Angeles.

Una forma física vigorosa no es en absoluto de importancia fundamental para el reconocimiento de un nodo. Así lo atestiguan Journal Square y Scollay Square. Pero cuando el espacio tiene cierta forma, el impacto es mucho más fuerte. El nodo se hace memorable. Si Scollay Square tuviera una forma espacial proporcionada a su importancia funcional consistiría sin lugar a dudas uno de los rasgos claves de Boston. En su forma actual, no se lo podría recordar ninguna forma concreta. Se lo calificó de acabado y de desacreditado. Entre treinta individuos, siete recordaron que tiene una estación de subterráneo; y éste fue el único punto en que se coincidió. Evidentemente, no causa impresión visual y se comprenden muy escasamente las conexiones de diversas sendas con ella, lo cual constituye la base de su importancia funcional. En cambio, de un nodo como Copley Square, el cual es de menor importancia funcional y tiene que hacerse cargo de la intersección angulada de Huntington Avenue, la imagen era muy nítida, siendo sobremana clara las conexiones de diversas sendas. Se la reconocía fácilmente, sobre todo en términos de sus incomparables unidades arquitectónicas, como la Biblioteca Pública, Trinity Church el Copley Plaza Hotel y la vista del John Hancock Building. Resultaba menos un conjunto espacial que una concentración de actividad y de algunos edificios singularmente contrapuestos.

Nodos como Copley Square, Louisburg Square u Olivera Street tienen límites nítidos, identificables a unos pocos pies. Otros, como la esquina Jordan-Filene, sólo resultaban el punto más elevado de alguna característica que no tenía un comienzo claro. De cualquier modo, el nodo más acertado parecía ser al mismo tiempo único en un sentido e intensificar una característica circundante.

Al igual que los barrios, los nodos pueden ser introvertidos o extravertidos. Scollay Square es introvertido, da poco sentido de la dirección a quien se encuentra en él o en sus proximidades. La principal dirección en sus cercanías es hacia o desde él; al

*Figuras 60 y 61,
pp. 215 y 216*

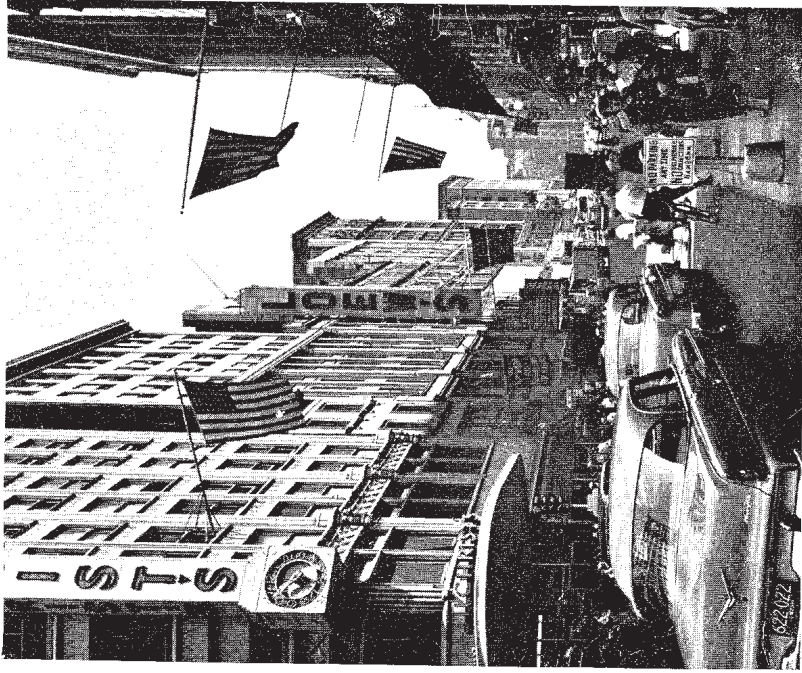


Fig. 30 Washington y Summer Streets

llegar, la principal sensación de ubicación es sencillamente la de "heme aquí". En cambio, el Dewey Square de Boston es extravertido. Las direcciones generales están explicadas y son nítidas las conexiones con el barrio de oficinas, el barrio de las tiendas y la ribera. Para una persona, South Station en Dewey Square constituía una enorme flecha que apuntaba al corazón de la parte baja de la ciudad. El acceso a un nodo como éste parece proceder de un costado determinado. Pershing Square posee una cualidad directiva análoga, ante todo debido a la presencia del Biltmore Hotel. No obstante, en este caso la ubicación exacta en la parrilla de sendas resultaba incierta.

Muchas de estas cualidades pueden resumirse mediante el ejemplo de un célebre nodo italiano, a saber,

la Piazza San Marco en Venecia. Muy diferenciada, exuberante e intrincada, se extiende en contraste agudo con el carácter general de la ciudad y con los espacios angostos y retorcidos de sus accesos inmediatos. Sin embargo, se liga firmemente con el principal rasgo de la ciudad, el Gran Canal, y tiene una forma orientada que aclara la dirección desde la que se entra. En su interior está muy diferenciada y estructurada, contando con dos espacios (la Piazza y la Piazzeta) y con muchos mojones distintivos (el Duomo, el Palazzo Ducale, el Campanile, la Libreria). En su interior, uno se siente siempre en clara relación con ella, micro-situado con precisión, por así decirlo. Tan distintivo es este espacio que muchas personas que no han estado nunca en Venecia reconocerán inmediatamente su fotografía.

Mojones

Los mojones, los puntos de referencia que se consideran exteriores al observador, constituyen elementos físicos simples que en escala pueden variar considerablemente. En el caso de las personas más familiarizadas con una ciudad parecía existir la tendencia a utilizar cada vez más como guías los sistemas de mojones, o sea, a gozar de la singularidad y la especialización, en vez de recurrir a las continuidades.

Como el uso de mojones implica la opción de un elemento entre una multitud de posibilidades, la característica física clave de esta clase es la singularidad, un aspecto que es único o memorable en el contexto. Si los mojones tienen una forma nítida se hace más fácil identificarlos y es más probable que se los escoja como elementos significativos; y también si contrastan con su fondo y si hay una prominencia en la situación espacial. El principal factor parece ser el contraste entre figura y fondo. No es necesario que se limite al contorno inmediato el fondo contra el que se destaca un elemento; la veleta de Faneuil Hall, la cúpula dorada de la State House o la cúspide del City Hall de Los Ángeles son mojones únicos contra el fondo de la ciudad entera.

Figura 31

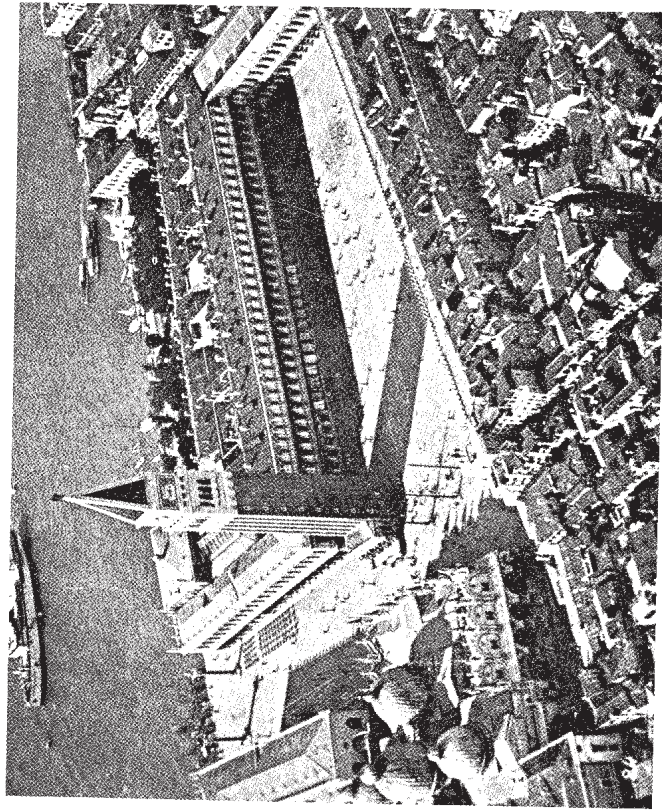


Fig. 31 La Piazza San Marco de Venecia

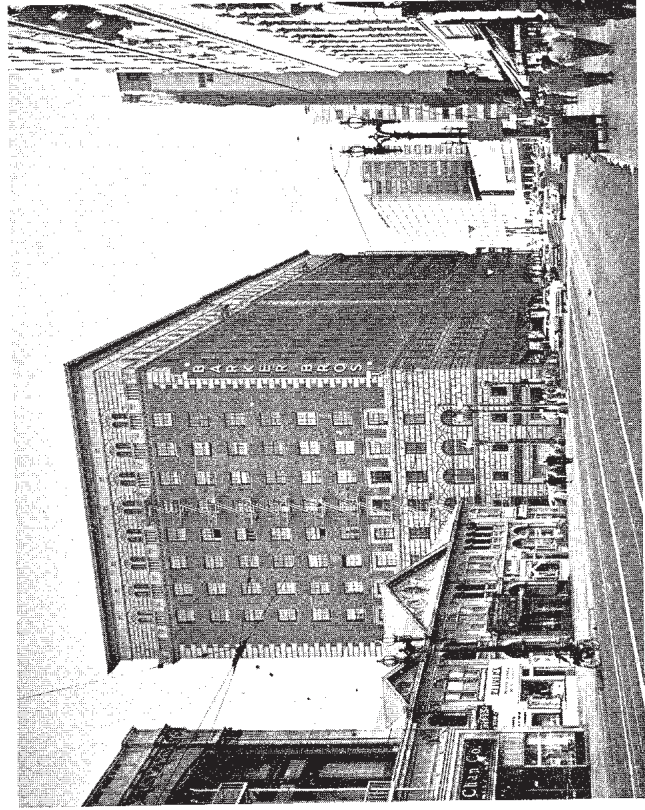
En otro sentido, los individuos solían escoger mojones por su limpieza en una ciudad sucia (los edificios de la Christian Science de Boston) o por su modernidad en una ciudad vieja (la capilla de Arch Street). El Medical Center de Jersey City resultó ser tan conocido por su pequeño prado y sus flores como por sus grandes dimensiones. El viejo Hall of Records en el Centro Cívico de Los Angeles es una estructura angosta y sucia, puesta en ángulo en relación con la orientación de todos los otros edificios públicos y con una escala completamente diferente de fenestración y detalles. A pesar de su importancia funcional o simbólica secundaria, este contraste en la ubicación, la edad y la escala lo convierte en una imagen relativamente bien identificada que a veces es agradable, y otras veces, irritante. En diversas ocasiones se afirmó que tenía "forma de pastel", a pesar de ser perfectamente rectangular. Esto es, evidentemente, una ilusión debida a su ubicación en ángulo.

La prominencia espacial puede establecer a los elementos como mojones en una de estas dos formas, a saber: haciendo visible el elemento desde muchas ubicaciones (el John Hancock en Boston, el Richfield Oil Building en Los Angeles) o estableciendo un contraste local con elementos vecinos, es decir, una variación en el retroceso y la altura. En Los Angeles, sobre *7th Street* y en la esquina de *Flower Street*, hay un viejo edificio gris de madera, de dos pisos, el cual está situado unos tres metros más adentro que el resto de los edificios y en el que hay unas cuantas tiendas de poca importancia. Esto atrajo la atención y la imaginación de un asombroso número de personas. Hasta hubo quien lo antropomorfizó, llamándole "la damita gris". Este retroceso espacial y la escala íntima constituyen un acontecimiento muy perceptible y delicioso, en contraste con las grandes masas que ocupan el resto de la extensión lineal de frente.

La ubicación en una confluencia que implica decisiones en materia de senda fortalece a un mojón. Por

Figura 32

Fig. 32 La "damita gris" en *Seventh Street*.



ejemplo, el Telephone Building situado en el Bowdoin Square de Boston era utilizado para que las personas siguieran por Cambridge Street. La actividad asociada con un elemento puede también constituirlo en mojón; de esto, un caso inusitado se tiene en el Symphony Hall de Los Angeles. Este auditorio constituye la antítesis misma de la imaginabilidad visual: situado en un local alquilado en un edificio insignificante, cuyo letrero dice tan sólo "Baptist Temple", resulta totalmente irreconocible para el extranjero. Su fuerza como mojón parecía proceder del contraste y la irritación provocada por la diferencia entre su importancia cultural y su invisibilidad física. Las asociaciones históricas u otros significados constituyen poderosos refuerzos, como ocurre en el caso del Faneuil Hall o en el de la State House en Boston. Una vez que se adhiere a un objeto una historia, un signo o un significado, su valor como mojón sube.

Los mojones distantes, puntos prominentes visibles desde muchas posiciones, eran a menudo bien conocidos, pero sólo la gente no familiarizada con Boston parecía usarlos en una medida considerable al organizar la ciudad y seleccionar rutas para recorridos. Es el novicio quien se orienta por referencia al John Hancock Building y la Custom House.

Pocas personas tenían un sentido preciso de dónde estaban esos mojones distantes y de cómo abrirse camino hasta la base de uno u otro edificio. De hecho, la mayor parte de los mojones distantes de Boston eran "sin fondo", esto es, daban la impresión peculiar de estar flotando. Tanto el John Hancock Building como la Custom House y la Court House son elementos dominantes en el panorama general de la ciudad, pero la ubicación y la identidad de sus bases no es de ningún modo tan significativa como la de sus partes superiores.

Una de las pocas excepciones a esta evasividad parece ser la cúpula dorada de la State House de Boston. Su forma y su función singulares, su ubicación en la cresta de la colina y el hecho de dar al Common la visibilidad de su brillante cúpula dorada desde grandes distancias, todo la hace una clave del centro de Boston. Posee las satisfactorias cualidades de la reconocibilidad en muchos niveles de referencia

así como de coincidencia de importancia simbólica e importancia visual.

Las personas que utilizaban mojonos distantes lo hacían sólo a los fines de una orientación muy general o, con más frecuencia, de modos simbólicos. Para una persona, la Custom House confería unidad a Atlantic Avenue porque se la puede ver desde casi cualquier punto situado en esa calle. Para otra, la Custom House establecía un ritmo en el barrio financiero, pues se la puede ver intermitentemente en muchos lugares de esa zona.

El Duomo de Florencia constituye un ejemplo fundamental de mojón distante: es visible de cerca y de lejos, de día o de noche; inconfundible; dominante por su dimensión y su contorno; está estrechamente relacionado con las tradiciones de la ciudad; coincide con el centro religioso y de tráfico; haciendo pareja con su campanile en forma tal que la dirección de la vista puede estimarse desde la distancia. Resulta difícil concebir la ciudad sin que se presente a la mente la imagen de este gran edificio.

Pero los mojonos locales, que sólo son visibles en zonas restringidas, eran empleados con frecuencia mucho mayor en las tres ciudades estudiadas. Dichos mojonos abarcan todo el margen de objetos disponibles. El número de elementos locales que se convierten en mojonos parece depender tanto del grado de familiaridad del observador con su contorno como de los elementos mismos. Los individuos no familiarizados

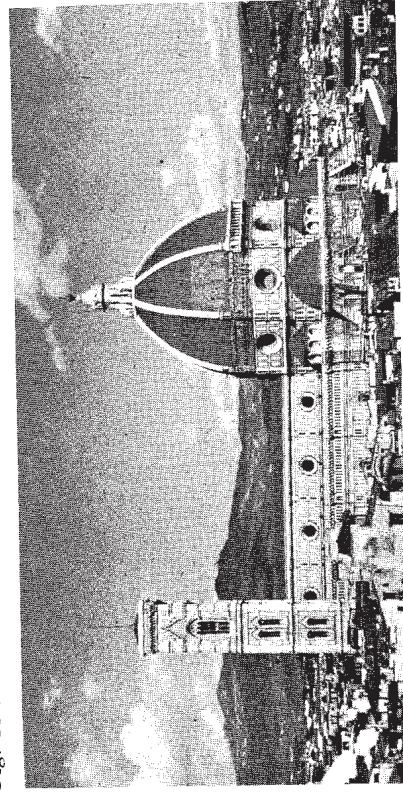


Fig. 33 El Duomo de Florencia

sólo mencionaban por lo común unos cuantos mojonos en las entrevistas de oficina, si bien lograban dar con muchos otros cuando salían de recorrido sobre el terreno. Los sonidos y los olores reforzaron algunas veces los mojonos visuales, por más que no parecían constituir mojonos en sí mismos.

Los mojonos pueden ser acontecimientos aislados, sin refuerzo. Excepto cuando tienen marcas muy grandes o singulares, constituyen referencias débiles, ya que resulta fácil que pasen inadvertidos y porque exigen una búsqueda sostenida. Parà dar con la luz de tráfico o el nombre de la calle es necesario concentrarse. Con más frecuencia se recordaban los puntos locales en conglomerados, en los que se refuerzan entre sí por repetición y son identificables en parte por el contexto.

Una serie consecutiva de mojonos, en la que un detalle evoca por anticipado al próximo y en que los detalles claves suscitan movimientos específicos del observador, aparecieron como una forma corriente de desplazamiento en la ciudad. En dichas secuencias, había claves que funcionaban como disparadores siempre que había que adoptar decisiones respecto a doblar y claves tranquilizadoras que confirmaban al observador en las decisiones ya adoptadas. Los detalles adicionales contribuían a conferir una sensación de proximidad al destino final o a las metas intermedias. En bien de la seguridad emotiva y de la eficacia funcional, es importante que estas secuencias sean bastante continuas, exentas de largos vacíos, si bien puede haber un espesamiento de detalles en los nodos. La secuencia facilita el reconocimiento y el recuerdo. Los observadores familiarizados pueden almacenar una gran cantidad de imágenes de puntos en las secuencias familiares, si bien el reconocimiento puede interrumpirse cuando la secuencia es invertida o revuelta.

Interrelaciones de elementos

Estos elementos constituyen tan sólo la materia prima de la imagen ambiental en la escala urbana. Es necesario modelarlos conjuntamente para llegar

a contar con una forma satisfactoria. Los análisis precedentes han llegado hasta los grupos de elementos semejantes (redes de sendas, conglomerados de mojonos, mosaicos de regiones). El paso lógico siguiente consiste en considerar la interacción de parejas de elementos diversos.

Estas parejas pueden reforzarse entre sí, resonar de modo que realcen mutuamente su fuerza; o bien pueden estar en conflicto y destruirse entre sí. Un gran mojón puede empequeñecer y poner fuera de escala a una pequeña región situada en su base. Correctamente situado, otro mojón puede fijar y fortalecer un núcleo; puesto fuera de centro, sólo puede confundir, como ocurre con el John Hancock Building en relación con Copley Square, en Boston. Una calle grande, con su carácter ambiguo de borde y senda al mismo tiempo, puede penetrar y exponer así a la vista una región, al mismo tiempo que la desorganiza. Un rasgo de mojón puede ser tan ajeno al carácter de un barrio que disuelva la continuidad regional o bien puede, por otra parte, estar exactamente en el contraste que intensifica esa continuidad.

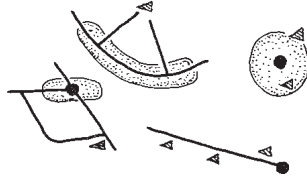
Los barrios en particular, que tienden a ser de mayores dimensiones que los otros elementos, contienen en su interior diversos nodos, mojonos y sendas; y de este modo están relacionados con ellos. Estos otros elementos no se limitan a estructurar interiormente la región sino que también intensifican la identidad del conjunto porque enriquecen y profundizan su carácter. En Boston, Beacon Hill es un ejemplo de este efecto. De hecho, los elementos de estructura e identidad (que son las partes de la imagen en que estamos interesados) parecen saltar unos por encima de otros a medida que el observador pasa de uno a otro nivel. La identidad de una ventana puede estar estructurada en una pauta de ventanas, la cual es la clave para la identificación de un edificio. Los edificios mismos están relacionados entre sí de modo tal, que forman un espacio identificable, y así sucesivamente.

Las sendas, que son elementos dominantes en muchas imágenes individuales y que pueden constituir un recurso principal de organización en la escala metropolitana, tienen interrelaciones íntimas con

otros tipos de elementos. Los nodos de confluencia se producen automáticamente en las principales intersecciones y términos; y en razón de su forma deberían reforzar esos momentos críticos en un recorrido. A su vez, estos nodos no son sólo afianzados por la presencia de mojonos (según ocurre en Copley Square) sino que asimismo proporcionan un marco que casi garantiza la atención para cualquier marca de esta naturaleza. Asimismo, las sendas no sólo adquieren identidad y ritmo a través de su propia forma o de sus confluencias nodales, sino también de las regiones por las que pasan, los bordes que recorren y los mojonos colocados a lo largo de su extensión.

Todos estos elementos actúan conjuntamente, en un contexto. Resultaría interesante estudiar las características de diversas parejas, como ser mojón-región, nodo-senda, etcétera. A su tiempo, debería tratarse de ir más allá de estas parejas, procediendo a considerar pautas totales.

Parece que la mayoría de los observadores agrupan sus elementos en organizaciones intermedias, a las que se le podría dar el nombre de complejos. El observador experimenta el complejo como una totalidad cuyas partes dependen entre sí y que están relativamente fijadas en relación entre sí. Así, muchos bostonianos podrían organizar la mayor parte de los elementos principales de la Back Bay, el Common, Beacon Hill y la zona comercial céntrica en un complejo único. Toda esta superficie, conforme a los términos usados por Brown⁸ en sus experimentos mencionados en el capítulo 1, se ha convertido en una localidad. Para otros, el tamaño de su localidad puede ser mucho más pequeño; por ejemplo, puede comprender únicamente la parte comercial céntrica y el borde más próximo del Common. Fuera de este complejo hay claros de identidad; el observador debe correr a ciegas hasta la próxima totalidad, por más que esto sólo ocurra momentáneamente. Si bien están muy próximos en la realidad física, parece que la mayoría de las personas sólo siente que hay un vago vínculo entre el barrio financiero y de oficinas en Boston y el barrio comercial céntrico, situado en Washington Street. Esta peculiar lejanía quedó ejemplificada también por el desconcertante claro entre Scol-



lay Square y Dock Square, que están sólo a una cuadra. La distancia psicológica entre dos localidades puede ser mucho mayor o mucho más difícil de superar que lo que parece justificar la mera separación física.

Nuestra presente preocupación por las partes y no por los conjuntos o totalidades constituye una característica necesaria en una investigación en su fase inicial. Tras la diferenciación y la comprensión acertadas de las partes, el estudio puede pasar a la consideración de un sistema total. Se obtuvieron datos que indicaban que la imagen puede constituir un campo continuo, afectando a todos los demás la perturbación de un elemento. Incluso el reconocimiento de un objeto depende tanto del contexto como de la forma del objeto mismo. Una deformación importante, como una contorsión en la forma del Comman, parecía reflejarse a todo lo largo de la imagen de Boston. La perturbación de la construcción en gran escala no sólo influye sobre las proximidades más inmediatas. Pero casi no se han estudiado aquí estos efectos de campo.

La imagen cambiante

En vez de una sola imagen inclusiva de todo el medio ambiente, parecía haber conjuntos de imágenes que más o menos se superponían e interrelacionaban. Estos conjuntos estaban típicamente dispuestos en una serie de niveles, aproximadamente conforme a la escala de la superficie de que se tratara, de modo que el observador pasaba como necesariamente de una imagen al nivel de una calle a los niveles de barrio, de ciudad o de región metropolitana.

Esta distribución por niveles constituye una necesidad en un medio ambiente vasto y complejo. Pero impone una carga más de organización al observador, en particular si hay poca relación entre los niveles. Si un edificio alto es inconfundible en el panorama de la ciudad entera pero irreconocible desde su base, en tal caso se ha perdido una oportunidad de ligar las imágenes en dos niveles diferentes de organización. Por su parte, la State House en

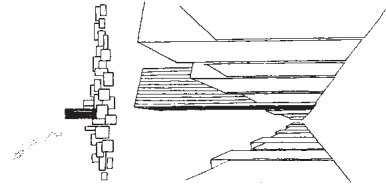
Beacon Hill parece pasar a través de varios niveles de imagen. Ocupa una posición estratégica en la organización del centro.

Las imágenes no sólo pueden diferenciarse por la escala de la superficie sino también por el punto de vista, la hora del día o la estación. La imagen de Faneuil Hill que se ve desde los mercados debería ser relacionada con su imagen vista desde un automóvil en la Artery. Washington Street de noche debería tener cierta continuidad, presentar determinado elemento invariable, con Washington Street de día. A fin de lograr esta continuidad pese a la confusión sensorial, muchos observadores despojaban sus imágenes de contenido visual, recurriendo a abstracciones como "restauranté" o "segunda calle". Estas abstracciones servirán de día y de noche, tanto si se va guiando un automóvil como si se va a pie, llueve o brille el sol, por más que con cierto esfuerzo y pérdida.

Asimismo, el observador debe ajustar su imagen a los cambios seculares en la realidad física que le rodea. Los Ángeles ejemplificó los esfuerzos prácticos y emotivos que provoca el hecho de confrontar la imagen con constantes cambios físicos. Sería importante saber de qué modo se puede mantener la continuidad a través de todos estos cambios. Del mismo modo que hacen falta vínculos entre uno y otro nivel de organización, también son necesarias continuidades que persistan a través de un cambio importante. Esto podría ser facilitado por la conservación de un viejo árbol, un rastro de senda o algún carácter regional.

La secuencia en que se trazaron los bosquejos de planos pareció indicar que la imagen se desarrolla o crece en formas diferentes. Esto puede tener quizás cierta relación con la forma en que se desarrolla inicialmente cuando un individuo se familiariza con su medio ambiente. Diversos tipos se pusieron en evidencia:

a. Con gran frecuencia, las imágenes se desarrollaban a lo largo de líneas familiares de movimiento y luego hacia afuera de ellas. Así, puede trazarse un plano que se despliega a partir de un punto de entrada o que comienza en una línea de base como Massachusetts Avenue.



b. Otros mapas se iniciaban con la construcción de un contorno circunvalador, como la península de Boston, que luego se llenaba en dirección al centro.

c. Otros planos, en especial en Los Ángeles, comenzaban por el trazado de una pauta básica repetitiva (la parrilla de sendas) y luego agregaban los detalles.

d. Un número de algo menos de planos comenzaba por una serie de regiones contiguas, que se procedía luego a detallar en lo relativo a conexiones e interiores.

e. Unos cuantos ejemplos de Boston se desarrollaban a partir de un núcleo familiar, un elemento familiar denso del que en última instancia todo dependía.

En sí, la imagen no constituía un modelo preciso, en miniatura, de la realidad, reducido a escala y consecuentemente abstraído. Como simplificación deliberada, se la hacía reduciendo, eliminando o incluso añadiendo elementos a la realidad, por fusión o distorsión, por vinculación o estructuración de las partes. Para sus fines bastaba y quizás era mejor que fuera deformada, "ilógica". Se asemejaba a aquella famosa caricatura de la concepción neoyorkina sobre los Estados Unidos.

Por muy deforme que fuera, había un poderoso elemento de invariabilidad topológica con respecto de la realidad. Era como si el plano estuviera trazado sobre una hoja de caucho infinitamente flexible; las direcciones se torcían, las distancias se alargaban o acortaban y las formas grandes cambiaban tanto en relación con su proyección justa en escala, que al principio no se las podía reconocer. Pero la secuencia era, por lo común, acertada; pocas veces el trazado estaba reorganizado en otro orden. Esta continuidad es necesaria para que la imagen tenga algún valor.

Cualidad de la imagen

El estudio de diversas imágenes individuales entre los bostonianos reveló algunas otras distinciones entre ellas. Por ejemplo, las imágenes de un elemento diferían entre los observadores en términos de su densidad relativa, es decir, el grado en que estaban

llenas de detalles. Podían ser relativamente densas, como una representación de Newbury Street que identifica a cada edificio que hay en su extensión, o relativamente ralas, como cuando se caracteriza simplemente a Newbury Street como una calle bordeada por viejos edificios con diversos usos.

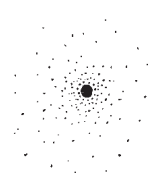
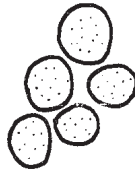
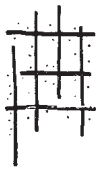
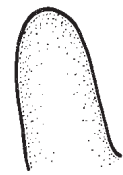
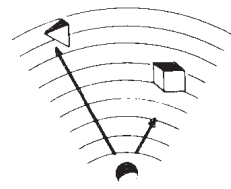
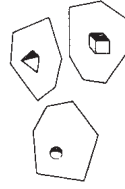
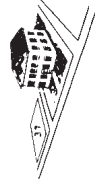
También podría trazarse otra distinción entre imágenes concretas y sensorialmente vividas, por una parte, e imágenes sumamente abstractas, generalizadas y exentas de contenido sensorial, por la otra. De este modo, la representación mental de un edificio tanto puede ser vivida y abarcar su forma, color, textura y detalles, como relativamente abstracta, identificándose la estructura como "un restaurante" o "el tercer edificio a partir de la esquina".

Vivido no equivale necesariamente a denso, ni ralo a abstracto. Una imagen puede ser al mismo tiempo densa y abstracta, como ocurre en el caso del conocimiento que tiene de la ciudad el chofer de taxímetro, el cual relaciona los números de las casas con usos, manzana tras manzana, pero no podría describir esos edificios en un sentido más o menos concreto.

También cabe diferenciar las imágenes con arreglo a su cualidad estructural, esto es, la forma en que están dispuestas y relacionadas entre sí sus partes. Se encuentran cuatro fases a lo largo de un continuo de creciente precisión estructural:

a. Los diversos elementos son libres; no hay estructura o interrelación entre las partes. No encontramos casos puros de este tipo, pero varias imágenes resultaron notoriamente desarticuladas, con vastos claros y muchos elementos inconexos. Aquí el movimiento racional resultaba imposible sin ayuda externa, a menos que se recurriera a la investigación sistemática de la superficie entera (lo cual equivalía a la erección de una nueva estructura sobre el terreno).

b. En otras, la estructura se hacía posicional; las partes estaban aproximadamente relacionadas en términos de su dirección general y quizás incluso de su distancia relativa entre sí, en tanto que con todo seguían siendo inconexas. En particular, un individuo se relacionaba siempre con unos cuantos elementos, sin establecer conexiones precisas entre ellos.



El movimiento se llevaba a cabo mediante la búsqueda, moviéndose en la dirección general acertada, en tanto se iba y venía para cubrir una conexión y lograr una apreciación de la distancia para corregir el exceso.

c. Posiblemente más a menudo la estructura era flexible; las partes estaban conectadas entre sí, pero en forma floja y flexible, como por ligaduras débiles o elásticas. Se conocía la secuencia de acontecimientos, pero el mapa mental podía estar completamente deformado y su deformación podía cambiar en diferentes momentos. Para citar a un entrevistado: "Me gusta pensar en unos cuantos puntos focales y en cómo pasar de uno a otro... y no me preocupó por aprender lo demás." Con una estructura flexible le resultaba más fácil el movimiento, ya que iba por sendas conocidas, a través de secuencias conocidas. Con todo, aun así podía resultar muy desconcertante el movimiento entre pares de elementos no conectados habitualmente o por sendas que no fueran las habituales.

d. Al multiplicarse las conexiones, la estructura tendía a tornarse rígida; las partes quedaban firmemente conectadas entre sí en todas las dimensiones; y todas las posibles distorsiones quedaban estructuradas. El poseedor de un mapa de este tipo puede moverse con mucha más libertad y puede interconectar a voluntad nuevos puntos. A medida que la densidad de la imagen aumenta, comienza a asumir las características de un campo total en que es posible la interacción en cualquier dirección y a cualquier distancia.

Estas características de la estructura podrían aplicarse en diferentes formas a diferentes niveles. Por ejemplo, dos regiones urbanas pueden poseer estructuras internas rígidas y conectarse en alguna sutura o algún borde. Pero puede ocurrir que esta conexión no se entrelace con las estructuras internas, de modo que la misma conexión sea simplemente flexible. Este efecto parecía ocurrirles a muchos bostonianos en Scollay Square, por ejemplo.

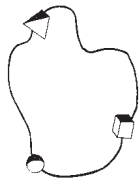
Asimismo, también puede distinguirse la estructura total en otra forma diferente. Para algunas, sus imágenes estaban organizadas más bien instantá-

neamente, como una serie de todos y partes que descendían de lo general a lo particular. Esta organización tenía la calidad de un plano estático. Se establecía la conexión ascendiendo hasta la generalidad necesaria que servía de puente y descendiendo luego al detalle deseado. Por ejemplo, para ir de City Hospital a la Old North Church se podría considerar primeramente que el hospital está en el South End y que el South End está en el centro de Boston, situando luego el North End en Boston y la iglesia en el interior del North End. A este tipo de imagen se la podría denominar jerárquica.

Para otras, la imagen se coordinaba en una forma más dinámica, entrelazándose las partes mediante una secuencia en el transcurso del tiempo (incluso en caso de que el lapso fuera sumamente breve), y se la representaba como si la viera una cámara de cine. Estaba más estrechamente relacionada con la experiencia concreta de ir a través de la ciudad. A este tipo de organización de la imagen se lo podría denominar continuo, con la utilización de interconexiones que se desenvuelven en vez de jerarquías estáticas.

Podría deducirse de esto que las imágenes de mayor valor son aquellas que más se acercan a un vigoroso campo total, pues son densas, rígidas y vívidas; que recurren a todos los tipos de elementos y características de forma sin una mezquina concentración; y que pueden ser coordinadas tanto jerárquicamente como continuamente, según lo exija la ocasión. Por supuesto, podemos descubrir que una imagen de esta naturaleza es rara o imposible, que existen vigorosos tipos individuales o culturales que no pueden ir más allá de sus capacidades básicas. En este caso, se debería poner a tono el medio ambiente con el tipo cultural adecuado o bien modelarlo en muchas formas, de modo que se satisfagan las diversas necesidades de los individuos que lo habitan.

Estamos constantemente entregados al intento de organizar nuestros contornos, al intento por estructurarlo e identificarlo. Diversos medios ambientales son más o menos tratables de este modo. Al remodelar las ciudades sería posible darles una forma que facilite estos esfuerzos de organización en vez de desbaratarlos.



4. La forma urbana

Tenemos la oportunidad de constituir nuestro nuevo mundo urbano en un paisaje imaginable, es decir, visible, coherente y claro. Esto exigirá una nueva actitud por parte del habitante de la ciudad y una remodelación física de su dominio en formas que extasien la vista, que por sí mismas se organicen de nivel en nivel en tiempo y espacio, que puedan representar símbolos de la vida urbana. El presente estudio ofrece algunas claves a este respecto.

La mayor parte de los objetos que estamos acostumbrados a llamar bellos, por ejemplo un cuadro o un árbol, son cosas con un solo propósito, en los que a través de un largo desarrollo o la influencia de una voluntad hay un vínculo íntimo y visible entre el detalle delicado y la estructura total. Una ciudad es una organización cambiante y de múltiples propósitos, una tienda para muchas funciones, levantada por muchas manos y con relativa velocidad. La especialización completa, el engranado definitivo, es poco factible y nada conveniente. La forma tiene que ser algo libre de trabas, plástica, en relación con los objetivos y las percepciones de sus ciudadanos.

Pese a esto hay funciones fundamentales de las que pueden ser expresivas las formas de la ciudad: la circulación, los principales usos de la tierra, los puntos clave focales. Las esperanzas y los placeres colectivos, el sentido comunitario pueden ser convertidos en carne.

Por sobre todo, si se organiza en forma visible el medio ambiente y se lo identifica nítidamente, el ciudadano puede impartirle sus propios significados y conexiones. Entonces se convertirá en un verdadero *lugar*, notable e inconfundible.

Para dar un solo ejemplo, Florencia es una ciudad de vigoroso carácter que cala hondo en los afectos de mucha gente. Si bien muchos forasteros reaccionarán al principio ante ella en forma negativa, considerándola fría y aplastante, con todo no podrán negar su particular intensidad. Vivir en este medio ambiente, cualesquiera sean los problemas económicos o sociales con que se tropiece, parece añadir una profundidad más a la experiencia, lo mismo si es de deleite, de melancolía o de pertenencia.

La ciudad tiene, por supuesto, una historia económica, cultural y política de proporciones escalofriantes, y la evidencia visual de este pasado explica en buena medida el fuerte carácter florentino. Pero se trata, asimismo, de una ciudad que es muy visible. Se halla situada en una concavidad de colinas, de modo que las colinas y la ciudad son casi siempre visibles entre sí. Por el sur, el campo abierto penetra casi hasta el corazón de la ciudad, estableciendo un nítido contraste, y desde una de las últimas colinas empinadas una terraza de una vista "aérea" del núcleo urbano. Al norte, pequeñas poblaciones separadas, como Fiesole y Settignano, están posadas visiblemente en colinas características. Desde el preciso centro simbólico y de transportes de la ciudad se yergue la enorme inconfundible cúpula del Duomo, flanqueada por el campanile de Giotto, el cual constituye un punto de orientación visible en todos los sectores de la ciudad y desde muchas millas de distancia. Esta cúpula es el símbolo de Florencia.

La ciudad central tiene caracteres de fuerza casi avasalladora: calles acanaladas y empedradas; altos edificios de piedra y estuco, con persianas, rejas de hierro y entradas como de cuevas, coronados por los característicos aleros profundos de Florencia. Dentro de este sector se encuentran muchos fuertes nódulos, cuyas formas distintivas están reforzadas por su uso especial o su tipo de usuario. La zona central está tachonada de mojonos, cada uno de ellos con su

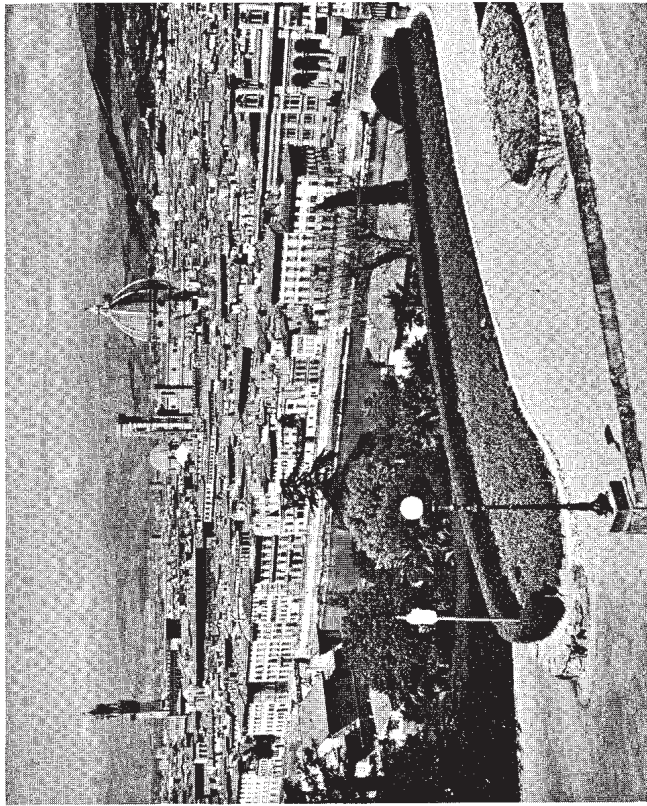


Fig. 34 Vista de Florencia desde el sur

nombre propio y su historia. El río Arno atraviesa el conjunto y lo conecta con el paisaje más vasto.

Con estas formas nítidas y diferenciadas la gente ha establecido estrechos vínculos, referidos a hechos históricos o a experiencias personales. Cada escena se reconoce instantáneamente y despierta un verdadero diluvio de asociaciones. Cada parte encaja con la otra. El medio visual se convierte en parte integrante de las vidas de sus habitantes. La ciudad no es de ningún modo perfecta, ni tan siquiera en el sentido limitado de la imaginabilidad; por otra parte, no todo el éxito visual de la ciudad depende de esta sola cualidad. Pero parece haber un placer simple y automático, un sentimiento de satisfacción, de presencia y corrección que surge de la simple vista de la ciudad o de la oportunidad de salir a dar unas vueltas por sus calles.

Florencia es una ciudad inusitada. A decir verdad, por más que dejemos ya de limitarnos a Estados Unidos, la ciudad sumamente visible sigue teniendo

algo de rareza. Son legión las aldeas o sectores urbanos imaginables, pero es posible que no haya más de veinte o treinta ciudades en el mundo entero que representen una imagen coherentemente vigorosa. Incluso así, ninguna de ellas abarcaría una superficie de más de unas cuantas millas cuadradas. Si bien la metrópoli ya no es un fenómeno raro, no hay con todo en ninguna parte del mundo una superficie metropolitana con algún vigoroso carácter visual, con una estructura evidente. Todas las ciudades famosas padecen del mismo desparramo informe en la periferia.

Resulta razonable preguntarse, pues, si es de hecho posible una metrópoli coherentemente imaginable, una metrópoli o por lo menos una ciudad. Considerando la carencia de ejemplos es necesario argumentar en gran parte sobre la base de suposiciones y mediante la proyección de acontecimientos pasados. Los seres humanos han acrecentado el alcance de su percepción en otras ocasiones, al encontrarse frente a un nuevo desafío, y no hay muchos motivos para pensar que lo mismo no pueda suceder de nuevo. Por otra parte, existen secuencias de carreteras que indican que esta nueva organización en gran escala podría ser posible.

Asimismo es posible citar ejemplos de forma visible en esta escala más vasta que no sean ejemplos urbanos. La mayoría de las personas puede evocar unos cuantos paisajes favoritos que poseen esta diferenciación, esta estructura y esta forma nítida que deseamos crear en los medios ambientes en que vivimos. El paisaje al sur de Florencia, en el camino de Poggibonsi, tiene este carácter, kilómetro tras kilómetro. Los valles, cerros y pequeñas colinas tienen una gran variedad, pero configuran un solo sistema. Los Apeninos limitan el horizonte al norte y al este. El terreno, visible a grandes distancias, está desmontado e intensamente cultivado con una gran variedad de cosechas —trigo, olivares, viñedos—, cada una de las cuales es claramente discernible por su color y su forma particulares. Cada pliegue del terreno se refleja en el contorno de los campos, las plantas y los senderos; cada cerro está coronado por una pequeña población, una iglesia o una torre, de

modo que se podría decir: "He aquí mi pueblo y allí está aquel otro." Guiados por la estructura geológica de los rasgos naturales los hombres han logrado un ajuste delicado y visible de sus acciones. El conjunto constituye un solo paisaje, pese a lo cual cada parte puede diferenciarse de la vecina.

El caso de Sandwich, en New Hampshire, podría tomarse como otro ejemplo. Allí las White Mountains se hundían en las cabeceras de los ríos Merrimac y Piscataqua. La ladera cubierta de bosques de la montaña contrasta agudamente con el terreno ondulado y semicultivado que hay abajo. Al sur, las Ossipee Mountains constituyen una última aparición aislada de colinas. Varios de los picos, como el Monte Chocorua, tienen formas características peculiares. El efecto es más marcado en los "intervalles", esas mesetas planas en la base misma de las montañas, que están totalmente desmontadas y que dan esa sensación extraña y poderosa de un "lugar" especial, comparable exactamente con la sensación de localidad tan fuerte que se tiene en una ciudad como Florencia. En la época que se desmontó todo el terreno más bajo para cultivarlo, el paisaje entero debe de haber tenido esta misma cualidad.

Hawai podría ser tomado como otro ejemplo más exótico, con sus montañas a pico, sus rocas muy coloreadas y sus grandes arrecifes, su vegetación exuberante y tan particularizada, el contraste entre el mar y la tierra, y las espectaculares transiciones de un costado al otro de la isla.

Se trata, por supuesto, de ejemplos personales que el lector puede reemplazar con los suyos propios. De vez en cuando son el producto de grandes acontecimientos naturales, como en Hawai; con más frecuencia, como ocurre en Toscana, son producto de la transformación por obra del hombre, llevada a cabo con determinados objetivos y mediante una tecnología común en la estructura básica proporcionada por un proceso geológico continuo. Si tiene éxito, esta modificación se lleva a cabo con conciencia de la interconexión y al mismo tiempo de la individualidad de los recursos naturales y los objetivos humanos.

Como mundo artificial, la ciudad debería serlo en

el mejor sentido de la palabra, es decir, hecha con arte y diseñada con fines humanos. De antiguo, es nuestro hábito adaptarnos a nuestro medio ambiente, diferenciar y organizar perceptivamente todo lo que se hace presente a nuestros sentidos. La supervivencia y el predominio mismos se basan en esta adaptabilidad sensorial; pero ya podemos pasar a una nueva fase de esta interacción. Ya podemos comenzar a adaptar el medio ambiente mismo a la pauta perceptiva y al proceso simbólico del ser humano.

El diseño de las sendas

Realzar la imaginabilidad del medio urbano equivale a facilitar su identificación y su estructuración visuales. Los elementos anteriormente diferenciados —las sendas, los bordes, los mojones, los nodos y las regiones— son los bloques de construcción en el proceso de erección de estructuras firmes y diferenciadas en escala urbana. ¿Qué sugerencias podemos sacar del material precedente en cuanto a las características que estos elementos podrían tener en un medio verdaderamente imaginable?

Las sendas, la red de líneas habituales o potenciales de movimiento a través del complejo urbano, son los medios más poderosos que pueden servir para ordenar el conjunto. Las líneas claves deben tener una u otra cualidad singular que las distinga de los canales circundantes, por ejemplo una concentración de un uso o una actividad especial a lo largo de sus márgenes, una cualidad espacial característica, una textura especial de piso o fachada, un trazado particular de alumbrado, un conjunto singular de olores o sonidos, un detalle típico o un modo de arbolado. Es posible conocer Washington Street por su tráfico intenso y su espacio tan limitado como una ranura. Y es posible conocer Commonwealth Avenue por su centro bordeado por árboles.

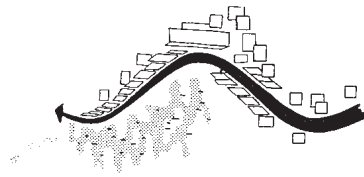
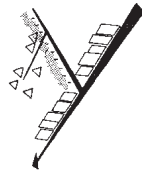
Estos caracteres deben aplicarse de modo tal que den continuidad a la senda. Si una o más de estas cualidades se emplea constantemente a lo largo de ella, la senda produce la imagen de un elemento

continuo y unificado. La característica puede ser el arbolado de una avenida, el color o la textura singular del pavimento o bien la continuidad clásica de las fachadas de los edificios. La regularidad puede ser rítmica, una repetición de aberturas espaciales, de monumentos o de boticas en las esquinas. La concentración misma del trayecto habitual por una senda, como por una línea de tránsito, reforzará esta imagen familiar y continua.

Esto lleva a considerar lo que se podría denominar jerarquía visual de las calles y vías, análoga a la familiar recomendación de una jerarquía funcional, a saber, la selección sensorial de los conductos claves y su unificación como elementos perceptivos continuos. Esto constituye el esqueleto de la imagen de la ciudad.

La línea de movimiento debe tener claridad de dirección. Al computador humano lo perturban las largas sucesiones de vueltas o las curvas graduales y ambigüas que al final producen grandes cambios de dirección. Las continuas vueltas de las *calle* vene- cianas o de las calles en uno de los planes románticos de Olmsted, así como el giro gradual de la Atlantic Avenue de Boston, confunden a todos, con excepción de los observadores más adaptados. Una senda recta tiene una dirección nítida, por supuesto, pero también la tiene una senda con unos pocos giros bien defini- dos, próximos a los 90 grados, así como una con muchos giros leves que, con todo, no pierda nunca su dirección básica.

Los observadores parecen dotar a una senda con un sentido de señalamiento o de dirección irreversible, e identifican una calle con el destino hacia el que se dirige. En realidad, una calle se percibe como algo que va hacia algo. La senda debe apoyar esto en el plano perceptivo mediante terminales acentuadas y mediante un gradiente o una diferenciación de direc- ción, de modo que se le dé un sentido de progresión, y las direcciones opuestas sean diferentes. Un gradiente común es el declive del terreno, y al individuo se le informa generalmente que debe ir calle "arriba" o calle "abajo"; pero hay muchos otros. El número creciente de letreros, tiendas o personas puede marcar el acercamiento a un núcleo comercial; asimismo,



puede haber un gradiente de color o textura del arbolado; el acortamiento de las cuadradas o el entubado del espacio pueden indicar la proximidad del centro de la ciudad. Del mismo modo se puede recurrir a las asimetrías. Quizá se pueda avanzar "manteniendo el parque a la izquierda" o dirigiéndose "hacia la cúpula dorada". Pueden usarse flechas, o bien todas las superficies salientes en una misma dirección pueden tener un color determinado. Todos estos medios hacen de la senda un elemento orientado que puede ser usado como referencia. Desaparece así el peligro de cometer un error "y tomar el mal camino".

Si las posiciones a lo largo de la senda pueden ser diferenciadas en forma mensurable entonces la línea no sólo estará orientada, sino también graduada. La numeración corriente de las casas constituye una técnica de esta índole. Un medio menos abstracto consiste en marcar un punto iden- tificable en la línea, de modo que los demás lugares puedan concebirse como situados "antes" o "des- pués". Varios puntos de verificación facilitan la identificación. O una cualidad (como el espacio del corredor) puede tener una modulación de gradien- te con ritmo cambiante, de modo que el cambio mis- mo tenga una forma reconocible. Así, uno podría decir que determinado lugar está "justo antes de que la calle se vaya estrechando muy rápidamente" o bien "sobre la saliente de la colina antes del ascenso fi- nal". La persona en movimiento no sólo puede sentir que "va en la dirección exacta" sino también que "ya casi ha llegado". Cuando el recorrido incluye una serie de acontecimientos diferenciados como éstos, llegar y pasar de una meta secundaria a otra, el recorrido mismo adquiere significado y se convierte en una experiencia por derecho propio.

Los observadores quedan impresionados, hasta en el recuerdo, por la aparente cualidad "kinesté- sica" de una senda, por el sentido de movimiento que se tiene recorriéndola: se sube, se baja, se gira. Esto resulta válido especialmente cuando la senda se atraviesa a gran velocidad. Una gran curva descendente que se aproxima a un centro de ciudad puede producir una imagen inolvidable. Las sen-



saciones táctiles e inerciales intervienen en esta percepción del movimiento, pero la visión parece ser el sentido predominante. Los objetos a un lado de la senda pueden ser distribuidos de modo que agucen el efecto de paralaje de movimiento o perspectiva o bien puede hacerse visible el curso de la senda al frente. La modelación dinámica de la línea de movimiento le confiere identidad y produce una experiencia continua en el tiempo.

Toda exposición visual de la senda o de su meta realiza su imagen. Esto puede hacerlo un gran puente, una avenida axial, un perfil cóncavo o la silueta distante del destino final. La presencia de la senda puede ponerse en evidencia mediante grandes mojonnes u otras sugerencias. La línea vital de circulación se hace palpable ante nuestros ojos y puede convertirse en el símbolo de una función urbana fundamental. A la inversa, la experiencia se realza si la senda revela la presencia de otros elementos urbanos al viajero; si los atraviesa o da contra ellos tangencialmente, si ofrece sugerencias y símbolos de aquello a través de lo cual se pasa. Por ejemplo, un subterráneo, en vez de estar enterrado vivo podría pasar de repente a través de la misma zona de las tiendas o bien su estación podría recordar, a través de su forma, la naturaleza de la ciudad que hay arriba. La senda podría estar modelada en forma tal que la circulación misma se hiciera evidente a los sentidos; las calles cortadas, las rampas y las espirales le permitirían al tráfico entregarse a la contemplación de sí mismo. Todas estas son técnicas destinadas a acrecentar el alcance visual del viajero.

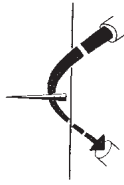
Por lo regular, una ciudad está estructurada por un conjunto organizado de sendas. El punto estratégico en un conjunto como éste es la intersección, el punto de conexión y decisión para el hombre en movimiento. Si esto se puede representar visualmente con claridad, si la propia intersección constituye una imagen vivida y si la posición de cada senda en relación con la otra está expresada con claridad, el observador puede construir una estructura satisfactoria. El Park Square de Boston es una confluencia ambigua de calles principales; la unión de Arlington Street con Commonwealth Avenue es clara y neta.

Sin excepción, las estaciones de subterráneo no llegan a formar estas confluencias visuales nítidas. Debe ponerse particular atención en la tarea de explicar las intrincadas intersecciones de los modernos sistemas viales.

Por lo regular resulta sumamente difícil conceptualizar la confluencia de más de dos sendas. Una estructura de sendas debe tener cierta sencillez de forma para constituir una imagen clara. Es necesaria la sencillez en un sentido topológico más que en un sentido geométrico, de modo que un cruce irregular pero aproximadamente en ángulo recto es preferible a una trisección precisa. Ejemplos de estas estructuras simples son las series paralelas o fusiformes; los cruces con una, dos o tres barras; los rectángulos o bien unos cuantos ejes entrelazados.

También es posible modelar las sendas como una red que explica las relaciones típicas entre todas las sendas del conjunto sin identificar ninguna senda determinada. Esta condición implica una parrilla que tenga cierta coherencia, sea de dirección, de interrelación topológica o de espaciamiento interno. La parrilla pura reúne los tres elementos, pero la invariabilidad topológica o de dirección puede en sí misma ser muy eficaz. La imagen se hace más nítida si todas las sendas que van en un sentido topológico o en una dirección de la brújula están diferenciadas visualmente de las demás sendas. Así, la distinción espacial entre las calles y avenidas de Manhattan es eficaz. Igualmente eficaces podrían resultar los colores, el arbolado o los detalles. Los nombres y la numeración, los gradientes de espacio, la topografía o los detalles, la diferenciación en el interior de la red, pueden dar a la parrilla un sentido progresivo o hasta en escala.

Hay una última forma de organizar una senda o un conjunto de sendas, la cual adquirirá cada vez más importancia en un mundo de grandes distancias y grandes velocidades. Se la podría denominar "melódica", por analogía con la música. Los acontecimientos y las características a lo largo de la senda —los mojonnes, los cambios de espacio, las sensaciones dinámicas— podrían estar organizados como una línea melódica, percibida e imaginada como una



forma que se experimenta a lo largo de un considerable intervalo de tiempo. Como la imagen sería la de una melodía total y no la de una serie de puntos separados, cabe suponer que resultaría más inclusiva, al mismo tiempo que exigiría menos. La forma podría ser la clásica secuencia de introducción-desarrollo-culminación-conclusión, o bien podría adoptar formas más sutiles, como ser las que evitan las conclusiones definitivas. El acceso a San Francisco a través de la bahía es un atisbo de este tipo de organización melódica. Se trata de una técnica que brinda un vasto campo para el desarrollo y los experimentos en materia de diseño.

El diseño de los otros elementos

Así como las sendas, también los bordes exigen cierta continuidad de forma a lo largo de su extensión. Por ejemplo, el borde de un barrio comercial puede constituir un concepto importante y ser difícil describirlo sobre el terreno debido a no tener una continuidad reconocible de forma. El borde adquiere también más fuerza si es lateralmente visible desde cierta distancia, marca un gradiente agudo de carácter de superficie y se une claramente a las dos regiones ligadas. Así, el cese abrupto de una ciudad medieval en su muralla, el frente de rascacielos de departamentos sobre Central Park y la transición clara del agua a la tierra en un frente marino son vigorosas impresiones visuales. Cuando dos regiones que contrastan fuertemente se hallan en estrecha yuxtaposición, estando expuesto a la vista su borde de unión, la atención visual se concentra fácilmente.

En particular cuando las regiones ligadas no son de carácter opuesto resulta útil diferenciar los dos lados de un borde, orientar al observador en el sentido "adentro-afuera". Esto puede lograrse mediante materiales que hagan contraste, mediante una cavidad consistente de línea o mediante el arbolado. O bien el borde puede estar modelado para que oriente a lo largo de su extensión mediante un gradiente, puntos identificables a intervalos o la individuali-

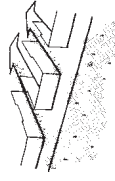
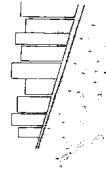
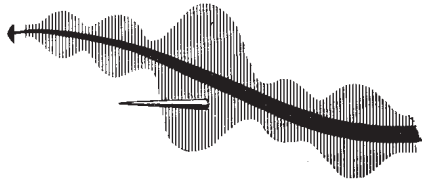
zación de un extremo con respecto del otro. Cuando el borde no es continuo y se cierra en sí mismo resulta importante que sus extremos tengan términos precisos, anclas identificables que completan y sitúan la línea. La imagen del muelle de Boston, que por lo común no es pensada como continuación de la línea del Charles River, carece de una ancla perceptiva en uno y otro extremo y es, por lo tanto, un elemento indeciso y confuso en la imagen total de Boston.

Un borde puede ser algo más que una barrera dominante, tan sólo si se permite que pase a través de él una penetración visual o de movimiento; si, por así decirlo, se lo estructura en cierta profundidad con las regiones laterales. Entonces se convierte en una junta y deja de ser una barrera, constituyéndose en una línea de intercambio en cuya extensión las dos zonas están trabadas.

Si un borde importante está provisto de muchas conexiones visuales y de circulación con el resto de la estructura urbana, se convierte en un rasgo con el que fácilmente se alinea todo lo demás. Una manera de aumentar la visibilidad de un borde consiste en aumentar su accesibilidad o uso, como cuando se abre una ribera para el tráfico o el recreo. Otra manera podría consistir en construir bordes sobre elevados, visibles desde grandes distancias.

Por su parte, la característica fundamental de un mojón viable es su singularidad, su contraste con su contexto o fondo. Puede tratarse de una torre cuya silueta se destaca sobre techos bajos, de flores contra un muro de piedra, de una superficie brillante en una calle grisácea, de una iglesia entre tiendas, de una proyección en una fachada continua. La prominencia espacial atrae la atención particularmente. Puede resultar necesario el control del mojón y su contexto, la restricción de los laterales a superficies especificadas, los límites de altura que se aplican a todos los edificios con excepción de uno. El objeto resulta asimismo más notable si posee claridad en la forma general, más ocurre con una columna o una esfera. Si además tiene cierta riqueza de detalles o de textura, no hay duda de que atraerá la vista.

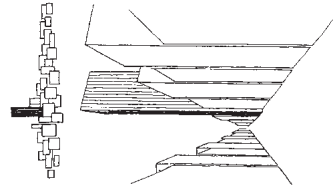
Un mojón no es necesariamente un objeto grande; tanto puede ser un llamador de puerta como una



cúpula. Su situación es de importancia decisiva: sea grande o pequeño, el engaste espacial debe permitir que se lo vea; en caso de ser pequeño, hay determinadas zonas que reciben más atención perceptiva que otras, como las superficies de piso o las fachadas próximas que están al nivel del ojo o un poquito más abajo. Todas las interrupciones en el tráfico —los nodos, los puntos de decisión— constituyen lugares de percepción intensificada. Las entrevistas ponen en evidencia que los edificios corrientes en los puntos de decisión en la ruta son recordados con claridad, en tanto que las estructuras peculiares en una ruta continua pueden perderse en la oscuridad. Un mojón resulta todavía más vigoroso si es visible durante un lapso o un trecho considerable y resulta más útil si puede distinguirse la dirección de la vista. Si es identificable desde cerca y desde lejos, mientras el observador se mueve rápidamente o con lentitud, de día o de noche, se convierte en un ancla estable para la percepción del mundo urbano complejo y cambiante.

La fuerza de la imagen aumenta cuando el mojón coincide con una concentración de asociación. Si el edificio que se destaca es el escenario de un acontecimiento histórico o si el color brillante de las puertas es el de la casa de uno, entonces se convierte realmente en un mojón. Hasta la asignación de un nombre tiene poder, una vez que el nombre es conocido y aceptado por todos. A decir verdad, para que nuestro medio ambiente adquiriera significación resulta necesaria esta coincidencia entre asociación e imaginabilidad.

Los mojones aislados, a menos que sean dominantes, tienden a constituir referencias débiles en sí mismos. Su reconocimiento exige una atención sostenida. En cambio, si están congregados, se refuerzan entre sí y no sólo con carácter aditivo. Los observadores familiarizados desarrollan agrupaciones de mojones a partir del material menos promisorio y dependen de un conjunto de signos integrados, cada uno de cuyos miembros puede ser demasiado débil para que quede registrado. Las marcas pueden estar dispuestas así mismo en una secuencia continua, de modo que todo un recorrido se reconozca y resulte cómodo a través



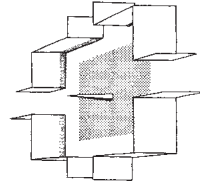
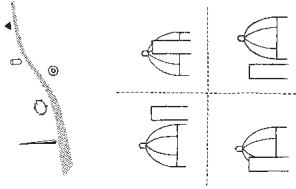
de una sucesión de detalles familiares. Las calles laberínticas de Venecia se hacen recorribles después de una o dos experiencias porque abundan en detalles característicos que rápidamente se organizan en secuencias. Con menos frecuencia, los mojones pueden ser agrupados en pautas que en sí mismas tienen forma y que por su apariencia pueden indicar la dirección desde la que se las observa. De este modo, en el mojón florentino constituido por la cúpula y el campanile los elementos danzan el uno alrededor del otro.

Los nodos son los puntos conceptuales de sujeción en nuestras ciudades. Sin embargo, sólo rara vez tienen en los Estados Unidos una forma adecuada para sostener esta atención, fuera de cierta concentración de actividad.

El primer requisito previo para este sostén perceptivo es el logro de la identidad a través de la singularidad y la continuidad de los muros, los pisos, los detalles, la iluminación, la vegetación, la topografía o la línea de horizonte del nodo. La esencia de este tipo de elemento es que constituya un lugar nítido e inolvidable, que no pueda confundirse con ningún otro. La intensidad de uso afianza esta identidad, por supuesto, y a veces la misma intensidad de uso crea formas visuales que se distinguen, como ocurre en Times Square. Pero son legión entre nosotros los centros de tiendas y las rupturas de transportes que carecen de este carácter visual.

El nodo está más definido si tiene un límite agudo y cerrado, y si no se prolonga inciertamente en sus costados; resulta más notable si cuenta con uno o dos objetos que sean focos de atención. Pero si puede tener forma espacial coherente, resultará irresistible. Este es el concepto clásico de la formación de espacios estáticos al aire libre y existen muchas técnicas para la expresión y definición de estos espacios, como las transparencias, las superposiciones, la modulación de la luz, la perspectiva, los gradientes de superficie, la clausura, la articulación, las pautas de movimiento y sonido.

Si se puede conseguir que una interrupción en el transporte o un punto de decisión en una senda

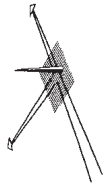


coincida con el nodo, el nodo recibirá más atención todavía. El empalme entre la senda y el nodo debe ser visible y expresivo, según ocurre en el caso de sendas que se cortan. El viajero debe ver cómo ingresa al nodo, dónde se produce la interrupción y cómo sale.

Estos puntos de condensación pueden, por irradiación, organizar grandes distritos a su alrededor si de algún modo su presencia está señalada en los contornos. Un gradiente de uso u otra característica puede llevar hasta el nodo o bien su espacio puede ser visible ocasionalmente desde el exterior; o también puede contener mojoneros elevados. La ciudad de Florencia se concentra de este modo en torno de su Duomo y su Palazzo Vecchio, estando ambos situados en nodos principales. El nodo puede emitir una luz o un sonido característico o bien su presencia puede presentarse por un detalle simbólico en el área tributaria de la ciudad que hace eco a una cualidad del nodo. En un barrio los sicomoros podrían revelar la proximidad de una plaza que se destaca por estar densamente arbolada con ellos o bien pavimentos de guijarros podrían llevar a un recinto cubierto de guijarros.

Cuando el nodo tiene en su interior una orientación local — un “arriba” o “abajo”, una “izquierda” o una “derecha”, un “frente” o “detrás” — solo puede conectar con el principal sistema de orientación. Cuando sendas reconocidas entran en un empalme neto, también puede establecerse el vínculo. En uno y otro caso el observador siente la presencia de la estructura de la ciudad en torno suyo. Sabe en qué dirección debe moverse hacia afuera para alcanzar una meta y la particularidad del sitio mismo es resaltada por el contraste que se siente con la imagen total.

Es posible disponer una serie de nodos para que forme una estructura conectada. Se los puede ligar mediante una estrecha yuxtaposición o bien permitiendo que sean intervisibles, según ocurre con las Piazzas San Marco y Santa Annunziata, en Florencia. Se los puede poner en una relación común con una senda o un borde, unidos por un corto elemento de vinculación o relacionados por un eco de una caracte-



rstica que vaya del uno al otro. Estos vínculos pueden estructurar considerables zonas de la ciudad.

Un barrio urbano es, en su sentido más simple, un sector de carácter homogéneo, que se reconoce por claves que son continuas a través del barrio y discontinuas en otras partes. La homogeneidad puede ser de características espaciales, como ocurre en el caso de las angostas calles en declive que hay en Beacon Hill; de tipo arquitectónico, como las hileras de casas con frentes protuberantes que se hallan en el South End; de estilo o de topografía. También puede ser un rasgo típico de construcción, tales como las graderías blancas de Baltimore. Puede ser una continuidad de color, de textura o material, de superficie del piso, de escala o detalles de la fachada, de iluminación, arbolado o silueta. Cuanto más se superponen estos rasgos, más fuerte es la impresión de una región unificada. Parece que una “unidad temática” de tres o cuatro caracteres como éstos resulta particularmente eficaz para delimitar una zona. Por lo común, las personas entrevistadas conservan reunido en sus mentes un pequeño grupo de estos caracteres, como las angostas calles en declive, los pavimentos de ladrillo, las casas en hilera de pequeña escala y los portales entrados de Beacon Hill. Se pueden mantener fijos en un barrio varios caracteres de éstos, en tanto que se diversifican como se quiera los otros factores.

Cuando la homogeneidad física coincide con el uso y la posición social, el efecto resulta inconfundible. El carácter visual de Beacon Hill está reforzado directamente por su condición de barrio residencial de la clase superior. En los Estados Unidos se da el caso inverso como fenómeno más habitual, es decir, el carácter visual apoya poco el carácter social.

También hace más nítido un barrio la precisión y la clausura de sus límites. Un conjunto de viviendas de Boston, en Columbia Point, tiene un carácter isleño que socialmente puede resultar poco conveniente pero que es perfectamente claro desde el punto de vista visual. En realidad, toda isla pequeña posee una singularidad encantadora por este motivo. Y si la región es fácilmente visible como totalidad, por

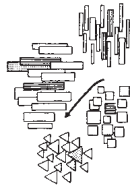
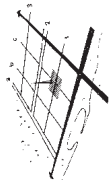


ejemplo por vistas elevadas o panorámicas, o bien por la convexidad de su terreno, su independencia está asegurada.

Asimismo, el barrio puede estar estructurado dentro de sí mismo. Pueden haber barrios secundarios, diferenciados interiormente aunque adaptados al conjunto; nodos que irradian estructura mediante gradientes u otras sugerencias; pautas de sendas internas. La Back Bay está estructurada por su red de sendas alfabetizadas y por lo común aparece en forma clara e inconfundible, así como algo ampliada, en la mayor parte de los mapas esquemáticos. Una región estructurada tiende a constituir una imagen más vívida. Por otra parte, les dice a sus habitantes no sólo que "están en alguna parte de X", sino que "están en X, cerca de Y".

Cuando un barrio está debidamente diferenciado en su interior puede expresar las conexiones con otros rasgos de la ciudad. Ahora el límite debe ser penetrable; debe ser una sutura en vez de una barrera. Un barrio puede unirse con otro por yuxtaposición, intervisibilidad, relación con una línea o un vínculo, como un nodo intermedio, una senda o un barrio pequeño. Beacon Hill está vinculado con el núcleo metropolitano a través de la región espacial del Common; y en esto reside buena parte de su atractivo. Estos vínculos realzan el carácter de cada barrio y relacionan grandes sectores urbanos.

Es concebible que se pueda contar con una región que no esté caracterizada tan sólo por la homogeneidad espacial, sino que en realidad sea una auténtica región espacial, un continuo estructurado de forma espacial. En un sentido primitivo, los espacios urbanos extensos como las abras de los ríos son de esta naturaleza. Una región espacial puede distinguirse de un nodo espacial (una manzana) porque no es posible examinarla rápidamente. Sólo se la puede experimentar, como un juego modelado de cambios espaciales, a través de un recorrido bastante lento de ella. Quizás los patios de procesiones en Pekín o los espacios de los canales en Amsterdam poseen esta cualidad. Cabe suponer que evocan una imagen de gran fuerza.



Cualidades de forma

Estas claves para el diseño urbano pueden resumirse en otra forma, puesto que hay temas comunes que se desarrollan a través de todo el conjunto, a saber, las reiteradas referencias a determinadas características físicas generales. Se trata de las categorías de interés directo en el diseño, puesto que describen cualidades sobre las que puede actuar un diseñador. Se las podría resumir en la siguiente forma:

1. *Singularidad* o claridad de figura-fondo: La nitidez del límite (como el cese súbito del desarrollo urbano); la clausura (como una plaza cercada); el contraste de superficie; forma, intensidad, complejidad, tamaño, uso, situación espacial (como una torre única, una decoración exuberante, un letrero relumbrante). El contraste puede ser con el contorno visible inmediato o con la experiencia del observador. He aquí las cualidades que identifican un elemento, que lo hacen destacarse, que lo hacen vívido y reconocible. A medida que aumenta su familiaridad, los observadores parecen depender cada vez menos de las grandes continuidades físicas para la organización del conjunto y deleitarse cada vez más en el contraste y la singularidad que vivifica la escena.

2. *Sencillez de la forma*: Claridad o sencillez de la forma visible en el sentido geométrico, limitación de partes (como la claridad de un sistema de parrilla, un rectángulo, una cúpula). Las formas de esta naturaleza se incorporan con mucho más facilidad a la imagen y hay datos que demuestran que los observadores transforman los hechos complejos en formas simples, por más que esto cueste algo, tanto desde el punto de vista perceptivo como desde el práctico. Cuando un elemento no es visible simultáneamente como una totalidad, su forma puede ser una deformación topológica de una forma simple y, pese a esto, perfectamente inteligible.

3. *Continuidad*: Continuidad de borde o superficie (como en el canal de una calle, la línea del firmamento o el retroceso); la proximidad de las partes (como un grupo de edificios); la repetición del intervalo rítmico (como una pauta de esquina de calle); la similitud, analogía o armonía de superficie, forma o uso

