

# A IMAGEM DA CIDADE

## Kevin Lynch

Tradução Jefferson Luiz Camargo



*wmf* **martinsfontes**

SÃO PAULO 2011

Esta obra foi publicada originalmente em inglês com o título  
*THE IMAGE OF THE CITY*, por The MIT Press, Cambridge, MA.  
Copyright © 1960 by the Massachusetts Institute of Technology  
and the President and Fellows of Harvard College.  
Copyright © 1997, Livraria Martins Fontes Editora Ltda.,  
São Paulo, para a presente edição.

1ª edição 1997  
3ª edição 2011

Tradução  
JEFFERSON LUIZ CAMARGO

Revisão da tradução  
Eduardo Brandão  
Acompanhamento editorial  
Luzia Aparecida dos Santos  
Revisões gráficas  
Andréa Stahel M. da Silva  
Ana Maria de O. M. Barbosa  
Atualização ortográfica  
Renato da Rocha Carlos  
Produção gráfica  
Geraldo Alves  
Paginação  
Moacir Katsumi Matsusaki  
Fotolitos  
Studio 3 Desenvolvimento Editorial

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)  
(Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)

Lynch, Kevin  
A imagem da cidade / Kevin Lynch ; tradução Jefferson Luiz  
Camargo. – 3ª ed. – São Paulo : Editora WMF Martins Fontes,  
2011. – (Coleção cidades)

Título original: The image of the city.  
Bibliografia.  
ISBN 978-85-7827-427-6

1. Planejamento urbano – Estados Unidos I. Título. II. Série.

11-09167 CDD-711.40973

Índices para catálogo sistemático:

1. Estados Unidos : Planejamento urbano 711.40973

Todos os direitos desta edição reservados à  
Editora WMF Martins Fontes Ltda.  
Rua Prof. Laerte Ramos de Carvalho, 133 01325.030 São Paulo SP Brasil  
Tel. (11) 3293.8150 Fax (11) 3101.1042  
e-mail: info@wmfmartinsfontes.com.br http://www.wmfmartinsfontes.com.br

## ÍNDICE

<i>Apresentação da edição brasileira</i>	VII
<i>Prefácio</i>	XI
Capítulo 1	
<b>A imagem do ambiente</b>	1
Legibilidade, 3; A construção da imagem, 7; Estrutura e identidade, 9; Imaginabilidade, 11.	
Capítulo 2	
<b>Três cidades</b>	17
Boston, 19; Jersey City, 28; Los Angeles, 36; Temas comuns, 48.	
Capítulo 3	
<b>A imagem da cidade e seus elementos</b>	51
Vias, 54; Limites, 69; Bairros, 74; Pontos nodais, 80; Marcos, 88; Inter-relações de elementos, 93; A imagem mutável, 95; A qualida- de da imagem, 97.	
Capítulo 4	
<b>A forma da cidade</b>	101
O desenho das ruas, 106; O <i>design</i> de outros elementos, 110; Qualidades de forma, 117; O sentido do todo, 121; A forma metro- politana, 125; O processo de <i>design</i> , 129.	
Capítulo 5	
<b>Uma nova escala</b>	133

que o hospital fica no South End, e que este fica no centro de Boston; depois, localizar o North End em Boston, e dentro do North End, a igreja. Essa espécie de imagem pode ser chamada de “hierárquica”.

Para outros, a imagem se formava de um modo mais dinâmico, com as partes interligadas por uma sequência temporal (mesmo que o tempo fosse breve) e imaginadas como se vistas através de uma câmera de cinema. Estava mais estreitamente ligada à experiência concreta de deslocamento ao longo da cidade. A isso poderíamos chamar “organização contínua”, empregando interligações flexíveis em vez de hierarquias estáticas.

Com base nisso, pode-se inferir que as imagens de maior valor são aquelas que mais se aproximam de um forte campo total: densas, rígidas e vivas; que recorrem a todos os tipos de elementos e características formais sem uma concentração limitada; e que podem ser agrupadas tanto hierárquica quanto continuamente, conforme a ocasião exigir. Podemos, sem dúvida, achar que tal imagem é rara ou impossível, que existem fortes tipos individuais ou culturais que não podem transcender suas capacidades básicas. Nesse caso, é preciso equipar um ambiente com o tipo cultural apropriado, ou configurá-lo de diferentes maneiras, todas elas capazes de atender às necessidades dos indivíduos que nele vivem.

Estamos continuamente tentando organizar nosso entorno, estruturá-lo e identificá-lo. Vários ambientes são mais ou menos receptivos a semelhante tratamento. Na reformulação das cidades, deveria ser possível dar-lhes uma forma que facilitasse essas tentativas de organização, em vez de frustrá-las.

## CAPÍTULO 4 A FORMA DA CIDADE

Temos a oportunidade de transformar o nosso novo mundo urbano numa paisagem passível de imaginabilidade: visível, coerente e clara. Isso vai exigir uma nova atitude de parte do morador das cidades e uma reformulação do meio em que ele vive. As novas formas, por sua vez, deverão ser agradáveis ao olhar, organizar-se nos diferentes níveis no tempo e no espaço e funcionar como símbolos da vida urbana. O presente estudo apresenta algumas sugestões a esse respeito.

A maioria dos objetos que nos acostumamos a considerar belos, como uma pintura ou uma árvore, têm uma finalidade única. Há neles, através de um longo desenvolvimento ou da marca de uma vontade pessoal, uma ligação íntima, visível, entre o detalhe sutil e a estrutura total. Uma cidade é uma organização mutável e polivalente, um espaço com muitas funções, erguido por muitas mãos num período de tempo relativamente rápido. A especialização completa e o entrelaçamento definitivo são improváveis e indesejáveis. A forma deve ser de algum modo descompromissada e adaptável aos objetivos e às percepções de seus cidadãos.

Existem, porém, algumas funções fundamentais, que as formas da cidade podem expressar: circulação, usos principais do espaço urbano, pontos focais-chaves. As esperanças, os prazeres e o senso comunitário podem concretizar-se. Acima de tudo, se

o ambiente for visivelmente organizado e nitidamente identificado, o cidadão poderá impregná-lo de seus próprios significados e relações. Então se tornará um verdadeiro *lugar*, notável e inconfundível.

Para citarmos um único exemplo, Florença é uma cidade dotada de uma poderosa personalidade, um lugar extremamente apreciado por todos que o conhecem. Ainda que, num primeiro momento, muitos estranhos consideram-na fria ou intimidativa, não têm como negar sua intensidade especial. Viver nesse ambiente, sejam quais forem os problemas econômicos ou sociais encontrados, parece acrescentar uma profundidade adicional à experiência, seja ela de prazer, de melancolia ou de integração.

É evidente que a cidade tem uma história econômica, cultural e política de enormes proporções e que os indícios visuais desse passado explicam grande parte das inconfundíveis característi-



Fig. 34. Florença vista do sul

cas florentinas. Mas a cidade também é extremamente visível. Situa-se no bojo de colinas ao longo do rio Arno, de modo que as colinas e a cidade são quase sempre intervisíveis. No sul, o campo aberto penetra quase até o coração da cidade, estabelecendo um nítido contraste, e, de uma das últimas colinas escarpadas, um terraço oferece uma vista "aérea" do centro da cidade. No norte, pequenos povoados distintos, como Fiesole e Settignano, dependuram-se visivelmente em colinas características. No centro simbólico da cidade, ergue-se a enorme e inconfundível cúpula do Duomo ladeada pelo campanário de Giotto, um ponto de orientação visível em qualquer parte da cidade e de muitos quilômetros para além dela. Essa cúpula é o símbolo de Florença.

O centro da cidade tem características regionais de uma força quase opressiva: ruas extremamente estreitas e com calçamento de pedras; altos edifícios de estuque e pedra, de cor cinzento-amarelada, com venezianas, grades de ferro e entradas que lembram cavernas, encimadas pelos característicos beirais florentinos. Nessa área existem muitos pontos nodais fortes, cujas formas distintas são reforçadas por seu uso especial ou seu tipo de usuário. A área central está cheia de marcos, cada qual com seu nome e sua história. O rio Arno atravessa esse cenário urbano e liga-o à paisagem mais ampla.

As pessoas desenvolveram ligações muito fortes com essas formas claras e diferenciadas, tanto em decorrência do passado histórico quanto de suas próprias experiências. Cada cena é imediatamente identificável e traz à mente um turbilhão de associações. Há uma total harmonia das partes. O ambiente visual torna-se parte integrante da vida dos habitantes. A cidade não é de modo algum perfeita, mesmo no sentido restrito da imaginabilidade, nem todo o seu sucesso visual se deve apenas a essa qualidade. Mas parece haver um prazer simples e automático, um sentimento de satisfação, presença e certeza, que decorre da simples contemplação da cidade ou da possibilidade de caminhar por suas ruas.

Florença é uma cidade comum. Na verdade, mesmo que não mais nos limitemos ao estudo dos Estados Unidos, a cidade extremamente visível continua sendo uma raridade. Os vilarejos ou

Figura 33, pág. 91

partes de cidades imagináveis existem em grande número, mas talvez não existam mais de vinte ou trinta cidades no mundo que apresentem uma imagem de tamanha força e consistência. Ainda assim, nenhuma delas abrangeria uma área de mais do que alguns quilômetros quadrados. Embora a metrópole tenha deixado de ser um fenômeno raro, não há no mundo uma área metropolitana com algum atributo visual forte, com alguma estrutura evidente. Todas as cidades famosas sofrem do mesmo crescimento sem fisionomia em sua periferia.

Assim, pode-se perfeitamente perguntar se uma metrópole (ou mesmo uma cidade menor) consistentemente imaginável é de fato possível, e se seria apreciada caso existisse. Dada a falta de exemplos, é preciso argumentar, em grande parte, com base em suposições e projeções de acontecimentos passados. O homem já ampliou sua capacidade de percepção em outras épocas, sempre que se viu diante de um novo desafio, e nada nos autoriza a pensar que isso não possa voltar a acontecer. Além do mais, existem sequências de autoestradas que apontam para a possibilidade dessa nova organização em grande escala.

Também é possível citar exemplos de formas visíveis, nessa escala de maiores dimensões, que não são exemplos urbanos. A maioria das pessoas consegue lembrar-se de algumas paisagens favoritas que têm essa diferenciação, essa estrutura e essa forma nítida que gostaríamos de produzir no ambiente em que vivemos. A paisagem ao sul de Florença, na estrada que leva a Poggibonzi, apresenta essas características quilômetro após quilômetro. Os vales, os cumes e as pequenas colinas são de grande variedade, mas acabam formando um sistema comum. Os Apeninos demarcam o horizonte a norte e a leste. O solo, visível a uma longa distância, é limpo e apresenta uma grande variedade de culturas – trigo, azeitonas, uvas –, cada qual distinguível por suas cores e formas específicas. Cada dobra do terreno reflete a configuração dos campos, plantações e estradas; cada pequena colina é encimada por uma cidadezinha, igreja ou torre, de tal modo que as pessoas podem dizer: “Esta aqui é a minha cidade, e ali está aquela outra.” Levados pela estrutura geológica das características naturais, os homens chegaram a um ajuste delicado e visível

de suas ações. O todo é uma só paisagem, e no entanto cada parte pode ser distinguida daquela com a qual confina.

Sandwich, em New Hampshire, poderia ser vista como mais um exemplo; nela, as Montanhas Brancas descem para as águas turbulentas dos rios Merrimac e Piscataqua. O paredão coberto de mato da montanha contrasta agudamente com o campo abaixo, não totalmente cultivado. Ao sul, as Montanhas Ossipee ficam isoladas em sua condição de última formação isolada de colinas. Vários picos, como o Chocorua, apresentam uma forma inconfundível. O efeito é mais forte nos “intervalos”, os platôs planos na base das montanhas, totalmente limpos e dando aquela sensação estranha e poderosa de um lugar “especial”, exatamente comparável à sensação de um lugar marcante numa cidade como Florença. Na época em que toda a parte inferior do terreno era preparada para o cultivo, a paisagem toda deve ter tido essa qualidade.

O Havai pode ser visto como um exemplo mais exótico: com suas montanhas abruptas, suas rochas de cores vivas e seus grandes rochedos, sua vegetação luxuriante e extremamente diferenciada, o contraste entre mar e terra e a dramática transição entre um lado e outro da ilha.

Estes são, sem dúvida, exemplos pessoais; o leitor pode substituí-los pelos seus. Às vezes, eles são o resultado de atributos naturais poderosos, como no caso do Havai; mais comumente, como na Toscana, são o produto das modificações humanas visando a objetivos concretos, com uma tecnologia comum atuando sobre a estrutura básica oferecida por um processo geológico contínuo. Se bem-sucedida, essa modificação é feita com a consciência das inter-relações – mas conservando a individualidade tanto dos recursos naturais quanto dos objetivos humanos.

Em sua condição de mundo artificial, é assim que a cidade deveria ser: edificada com arte. É um nosso hábito antigo nos adaptarmos ao nosso ambiente, discriminando e organizando perceptivamente o que quer que se apresente aos nossos sentidos. A sobrevivência e o predomínio baseavam-se nessa adaptabilidade sensorial, mas hoje já podemos passar para uma nova fase dessa interação. No ambiente em que vivemos, podemos começar

por adaptar o próprio espaço ao padrão perceptivo e ao processo simbólico do ser humano.

### O desenho das ruas

Aumentar a imaginabilidade do ambiente urbano significa facilitar sua identificação e estruturação visuais. Os elementos até aqui isolados — vias, limites, marcos, pontos nodais e regiões — são os blocos formadores no processo de criação de estruturas firmes e diferenciadas em escala urbana. Que sugestões podemos extrair do material até aqui examinado a propósito das características que tais elementos poderiam apresentar num ambiente verdadeiramente imaginável?

As vias, a rede de linhas habituais ou potenciais de deslocamento através do complexo urbano são o meio mais poderoso pelo qual o todo pode ser ordenado. As vias principais devem ter alguma qualidade singular que as diferencie dos canais de circulação circundantes: uma concentração de algum uso ou alguma atividade especial ao longo de suas margens; uma qualidade espacial característica; uma textura especial de pavimento ou fachada; um sistema particular de iluminação; um conjunto único de cheiros ou sons; um detalhe ou uma vegetação típicos. A Rua Washington pode ser conhecida por seu comércio intenso ou por seu espaço em forma de fenda; a Avenida Commonwealth pelas árvores alinhadas em sua parte central.

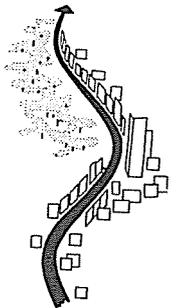
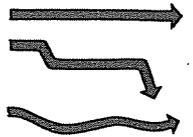
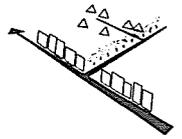
Esses elementos poderiam ser aplicados de modo a dar continuidade à via. Se um ou mais deles (a arborização de um bulevar, uma cor ou textura especial da pavimentação, ou a clássica continuidade das fachadas laterais) forem consistentemente empregados ao longo da linha, a via poderá ser imaginada como um elemento contínuo e unificado. A regularidade pode ser rítmica, uma repetição de aberturas espaciais, monumentos ou farmácias de esquina. A própria concentração de trajetos habituais ao longo de uma via, como também de uma linha de trânsito, irá reforçar essa imagem familiar contínua.

Isso nos leva ao que poderíamos chamar de hierarquia visual das ruas e dos caminhos, análoga à conhecida recomendação de

uma hierarquia funcional: uma escolha sensória dos canais principais e sua unificação como elementos perceptivos contínuos. Este é o esqueleto da imagem da cidade.

A linha de movimento deveria ter uma direção clara. O computador humano perturba-se com longas sucessões de desvios ou com curvas graduais e ambíguas que, no fim, acabam produzindo mudanças direcionais de maior vulto. As curvas constantes das *calli* de Veneza ou das ruas de um dos românticos projetos de Olmsted, ou, ainda, a curva gradual da Avenida Atlantic, em Boston, logo confundem os observadores que não têm um bom conhecimento desses locais. É evidente que uma rua reta tem clareza direcional, mas o mesmo se poderia dizer de uma rua com algumas curvas bem definidas, de mais ou menos noventa graus, ou de qualquer via com muitas curvas ligeiras que, ainda assim, nunca perde sua direção básica.

Os observadores parecem dotar uma via de um senso de direção irreversível, e identificar uma rua com a destinação da mesma. Na verdade, uma rua é percebida como uma coisa que vai dar num determinado lugar. A via deveria corroborar perceptivamente esse fato por meio de pontos terminais bem definidos e de um gradiente ou de uma diferenciação direcional, de modo que se lhe atribuisse um sentido de progressão e as direções opostas fossem claramente distintas. Um gradiente comum é o de declive do terreno, graças ao qual somos continuamente instruídos a “subir” ou “descer” uma rua, mas também existem muitos outros. Um adensamento progressivo de sinais, lojas ou pessoas pode assinalar a aproximação de um ponto comercial; também pode haver um gradiente de cor ou textura do verde; a diminuição do comprimento de um quarteirão ou o afunilamento do espaço podem indicar a proximidade do centro da cidade. As assimetrias também podem ser usadas. Talvez seja possível seguir em frente “mantendo o parque à esquerda” ou “tomando a direção da cúpula dourada”. Podem-se usar flechas ou todas as superfícies que se projetam para uma direção podem ter uma cor codificada. Todos esses meios fazem da rua um elemento de orientação ao qual outras coisas podem reportar-se. Inexiste o perigo de seguir pelo “caminho errado”.



Se as posições ao longo da linha puderem ser diferenciadas de certa maneira mensurável, ela será não só orientada como em escala. Uma técnica para realizá-lo é a simples numeração das casas. Um recurso menos abstrato é a atribuição de um ponto identificável à linha, de tal modo que se possa pensar em outros lugares como “antes” ou “depois”. A presença de vários pontos de referência aumenta a definição. Também existe a possibilidade de que uma característica (como o espaço do corredor) possa ter uma modulação de gradiente que modifique o espaço, de modo que a própria modificação tenha uma forma reconhecível. Assim, seria possível dizer que um determinado lugar fica “um pouco antes do ponto em que a rua de repente se estreita”, ou “no contraforte da colina, antes de começar a última subida”. As pessoas podem sentir não apenas que estão “seguindo pela direção certa”, mas que também já “estão quase lá”. Nos casos em que o trajeto apresenta essa série de aspectos distintivos, alcançando-se e ultrapassando-se uma etapa após a outra, o próprio percurso adquire um significado e se torna uma experiência em si.

Os observadores deixam-se impressionar-se, até mesmo de memória, pela aparente qualidade “cinestésica” de uma via, pela sensação de movimento ao longo dela: virar, subir, descer. Isso é particularmente verdadeiro quando a via é percorrida em alta velocidade. Uma grande curva descendente que se aproxima do centro da cidade pode produzir uma imagem inesquecível. Os sentidos do tato e da inércia também entram nessa percepção do movimento, mas a visão parece ser predominante. Os objetos ao longo da via podem ser ordenados de modo a aumentar o efeito de paralaxe ou perspectiva de movimento, ou a continuidade da via à nossa frente pode ser tornada visível. A configuração dinâmica da linha de movimento vai conferir-lhe identidade e talvez crie uma experiência contínua com o passar do tempo.

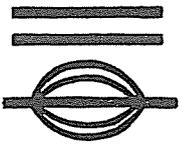
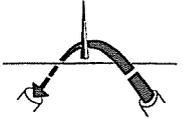
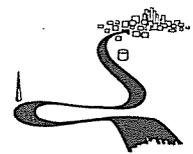
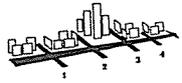
Qualquer exposição visual da via, ou do seu fim, contribui para intensificar a sua imagem. Isso pode ser obtido com uma grande ponte, uma avenida axial, um perfil côncavo ou a silhueta distante do ponto terminal da rua. A presença da via pode ser evidenciada pela colocação de marcos visíveis ao longo dela, ou por outros tipos de indicadores. A linha de circulação vital evi-

dencia-se nitidamente aos nossos olhos e pode tornar-se o símbolo de uma função urbana fundamental. Inversamente, a experiência será intensificada se a via revelar a presença de outros elementos urbanos às pessoas que por ela se deslocam, se penetrar esses elementos ou passar tangencialmente por eles, se oferecer indicadores e símbolos do que já foi deixado para trás. Um metrô, por exemplo: em vez de ser enterrado vivo, poderia passar pelo centro comercial na superfície, ou sua estação poderia, por sua forma, evocar a natureza da cidade imediatamente acima dela. Uma via poderia ser configurada de tal modo que o fluxo em si torne-se evidente aos sentidos: pistas divididas, rampas e curvas em forma de espiral permitiriam que o trânsito se entregasse, por assim dizer, a uma contemplação de si mesmo. Trata-se, em resumo, de técnicas para aumentar o espaço visual do viajante.

Em geral, uma cidade é estruturada por um conjunto de vias organizadas. O ponto estratégico de tal conjunto é a interseção, o ponto de ligação e decisão para a pessoa em movimento. Se isso puder ser claramente visualizado, se a própria interseção produzir uma imagem viva e se a posição das duas vias for expressa com nitidez, o observador poderá, então, criar uma estrutura satisfatória. Em Boston, a Praça Park é uma junção ambígua de ruas muito importantes; o cruzamento da Rua Arlington e da Avenida Commonwealth é claro e marcante. No mundo todo, as estações de metrô são incapazes de produzir articulações visuais claras assim. Deve-se tomar um cuidado especial para explicar as complexas interseções dos sistemas viários modernos.

Em geral, a ligação de mais de duas vias é bastante difícil de conceituar. Uma estrutura de vias deve ter uma certa simplicidade de formas para poder formar uma imagem clara. É necessária uma simplicidade muito mais topológica do que geométrica, de modo que um cruzamento irregular, mas mais ou menos em ângulo reto, é preferível a uma trisseção precisa. São exemplos dessas estruturas simples os conjuntos paralelos ou os elementos fusiformes: as cruces de um, dois ou três braços; os retângulos ou alguns eixos ligados entre si.

As vias também podem ser imaginadas não como um modelo específico de certos elementos individuais, mas como uma

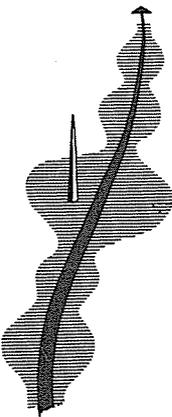


rede que explique as relações típicas entre todas as vias do conjunto sem identificar qualquer via específica. Esse requisito implica a existência de um traçado que tenha alguma consistência, seja ela direcional, de inter-relação topológica ou de espaçamento. Uma quadrícula pura combina todas as três, mas a invariância direcional ou topológica pode ser bastante eficiente por si própria. A imagem fica mais nítida se todas as vias que correm em sentido topológico, ou seguindo um dos pontos cardeais, forem visualmente diferenciadas das outras vias. Assim, a distinção espacial entre as ruas e avenidas de Manhattan é de grande eficiência. A cor, o verde e o detalhe também podem servir. A denominação e a numeração, os gradientes de espaço, topografia ou detalhe e a diferenciação dentro da rede podem igualmente dar ao traçado um sentido progressivo ou mesmo de escala.

Existe uma última maneira de organizar uma via ou um conjunto de vias, que irá tornar-se cada vez mais importante num mundo de grandes distâncias e altas velocidades. Por analogia com a música, poderíamos chamá-la de “melódica”. Os elementos e as características ao longo de uma via – marcos, mudanças de espaço, sensações dinâmicas – poderiam ser organizados como uma linha melódica, percebidos e imaginados como uma forma que é vivenciada a intervalos de tempo substanciais. Uma vez que a imagem seria a de uma melodia completa, e não a de uma série de pontos distintos, ela talvez pudesse ser mais abrangente, e ainda assim menos exigente. A forma poderia ser a clássica sequência introdução-desenvolvimento-clímax-conclusão, ou talvez pudesse assumir formas mais sutis, como aquelas que evitam as conclusões finais. A aproximação de San Francisco através da baía sugere um tipo dessa organização melódica. A técnica oferece um campo muito rico para o desenvolvimento e a experiência do *design*.

### O *design* de outros elementos

Tanto os limites quanto as vias exigem uma certa continuidade formal ao longo de toda a sua extensão. O limite de um bair-

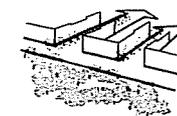
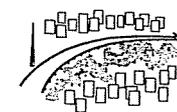
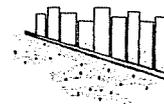


ro comercial, por exemplo, pode ser um conceito importante, mas ao mesmo tempo difícil de descobrir *in loco*, por não ter qualquer continuidade formal identificável. O limite também adquire força se for lateralmente visível a alguma distância, se assinalar um claro gradiente das características de uma área e se ligar claramente duas regiões limítrofes. Assim, a abrupta interrupção de uma cidade medieval em sua muralha, as fachadas dos arranha-céus do Central Park e a clara transição água-terra numa região costeira constituem poderosas impressões visuais. Quando duas regiões fortemente contrastantes ficam em estreita justaposição e seu ponto de confluência é visível por inteiro, a atenção visual se concentra com grande facilidade.

Principalmente lá onde as regiões fronteiriças não são de natureza contrastante, é útil diferenciar os dois lados de um limite, orientar o observador no sentido “interior-exterior”. Isso pode ser feito com materiais contrastantes, por uma sólida concavidade de linha ou com o verde. O limite também pode ser configurado de modo a dar orientação ao longo de toda a sua extensão, o que se pode obter com um gradiente, com pontos identificáveis a certos intervalos ou, ainda, com a individualização de uma extremidade em relação à outra. Quando o limite não é contínuo nem se fecha sobre si mesmo, é importante que suas extremidades tenham terminais definidos, referências reconhecíveis que completem e situem a linha. A imagem da zona portuária de Boston, que em geral não é imaginada como se fosse contínua com a linha do rio Charles, carece de um esteio perceptivo em suas duas extremidades, o que faz dela um elemento vago e indistinto no contexto da imagem total de Boston.

Se um limite puder ser atravessado visualmente ou pelo movimento, ele poderá ser mais do que uma simples barreira dominante – desde que seja, por assim dizer, estruturado em alguma profundidade com as regiões de ambos os seus lados. Ele então deixa de ser uma barreira e torna-se uma costura, uma linha de intercâmbio ao longo da qual duas áreas estão “costuradas”.

Se um limite importante for dotado de muitas conexões visuais e de circulação com o restante da estrutura urbana, ele se tornará uma característica com a qual tudo o mais será facilmen-

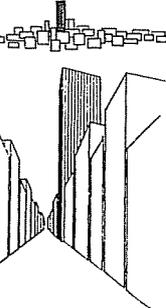




te alinhado. Uma maneira de aumentar a visibilidade de um limite consiste em aumentar seu uso ou suas condições de acesso, como acontece, por exemplo, quando a parte da cidade à margem das águas é aberta ao tráfego ou ao lazer. Outra maneira seria a construção de limites bem altos, visíveis de longe.



A característica essencial de um marco viável, por outro lado, é sua singularidade, o contraste com seu contexto ou seu plano de fundo. Pode ser uma torre recortada contra um fundo de telhados baixos, podem ser flores contra um muro de pedra, uma superfície expressiva numa rua insípida, uma igreja no meio de lojas, uma projeção numa fachada contínua. A proeminência espacial é uma das coisas que mais se prestam a chamar a atenção. O controle do marco e de seu contexto pode ser necessário: a restrição de placas e demais letreiros a superfícies específicas, limites de altura que se aplicam a todos os edifícios, menos a um deles. O objeto também se torna mais admirável se tiver clareza em sua forma geral, como é o caso de uma coluna ou uma esfera. Se, além disso, também for rico em detalhe ou textura, certamente será um convite ao nosso olhar.



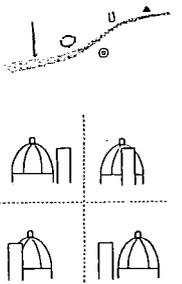
Um marco não é necessariamente um objeto de grandes dimensões; pode ser tanto uma maçaneta de porta como uma cúpula de catedral. Sua localização é crucial: se grande ou alto, deve estar localizado de tal modo que seja visto; se pequeno, existem certas regiões que recebem mais atenção perceptiva do que outras: pisos ou fachadas próximas, no nível do olho ou pouco abaixo. Qualquer interrupção do fluxo de trânsito – cruzamentos, pontos de tomada de decisão – é um lugar onde nossa percepção se torna mais intensa. As entrevistas mostram que os edifícios comuns situados em lugares onde os usuários decidem por qual direção seguir são claramente lembrados, enquanto as estruturas distintas ao longo de um trajeto contínuo podem ter-se apagado da memória. Um marco será ainda mais forte se for visível durante um tempo e uma distância maiores, e mais útil se a direção em que se encontra puder ser percebida com nitidez. Se for identificável de perto e de longe, enquanto nos deslocamos rápida ou lentamente, de dia ou de noite, tornar-se-á uma referência estável para a percepção do mundo urbano, complexo e em permanente transformação.

A força da imagem aumenta quando o marco coincide com uma concentração de associações. Se o edifício que sobressai for o cenário de um fato histórico ou se a porta em cores vivas for a da sua casa, essas coisas irão realmente tornar-se marcos. Mesmo a atribuição de um nome confere poder, pois, em geral, esse nome é conhecido e aceito por todos. De fato, se quisermos que o nosso ambiente se torne significativo, tal coincidência de associação e imaginabilidade será imprescindível.

A menos que sejam dominantes, os marcos isolados tendem a ser referências fracas por si sós. Seu reconhecimento exige uma atenção contínua. Se forem agrupados, porém, eles reforçam-se mutuamente, e não apenas por uma questão de somatória. Os observadores familiarizados criam conjuntos de marcos a partir dos materiais menos esperados e apoiam-se num conjunto integrado de sinais, dos quais cada elemento pode ser fraco demais para ser digno de registro. Os marcos também podem ser ordenados numa sequência contínua, de modo que todo um trajeto possa ser identificado e tornado cômodo por uma sucessão de detalhes conhecidos. As ruas confusas de Veneza ficam transitáveis depois de uma ou duas experiências, uma vez que são pródigas em detalhes distintivos que as pessoas logo aprendem a organizar sequencialmente. É menos comum agruparem-se os marcos em modelos que tenham uma forma específica e possam indicar, por como se apresentam, a direção a partir da qual são avistados. Os dois marcos florentinos, a cúpula e o campanário, mantêm esse tipo harmonioso de relação.

Os pontos nodais são os pontos de referência conceituais de nossas cidades. Nos Estados Unidos, porém, é raro que eles tenham uma forma adequada para manter esse grau de atenção, a menos que ela seja obtida através da concentração de algum tipo de atividade local.

O primeiro requisito para esse apoio perceptivo é a conquista da identidade por meio da qualidade singular e contínua de paredes, pavimentos, detalhes, iluminação, vegetação, topografia ou linha de horizonte do ponto nodal. O essencial, nesse tipo de elemento, é que seja um lugar distinto e inesquecível, impossível de ser confundido com qualquer outro. Sem dúvida, a intensidade



de uso reforça essa identidade, e às vezes a própria intensidade de uso cria formas visuais de características únicas, como acontece em Times Square. Mas são inúmeros os nossos centros comerciais e pontos de interrupção do trajeto que carecem dessa característica visual.

Um ponto nodal será mais definido se tiver um limite nítido, fechado, e não se estender incertamente para os lados; também será mais digno de nota se tiver um ou dois objetos que sejam focos de atenção. Mas será irresistível se puder ter uma forma espacial coerente. Este é o conceito clássico da formação de espaços exteriores estáticos, e existem muitas técnicas para a definição e expressão de tal espaço: transparências, sobreposições, modulação da luz, perspectiva, gradientes de superfície, fechamento, articulação, padrões de som e movimento.

Se uma interrupção do tráfego ou um ponto de tomada de decisão numa via puder coincidir com o ponto nodal, este se tornará alvo de mais atenção ainda. A junção entre via e ponto nodal deve ser visível e expressiva, como é o caso da interseção de vias. O passante deve ver como entra no ponto nodal, onde ocorre a interrupção e de que modo ele sai.

Esses pontos de condensação podem, por radiação, organizar grandes bairros ao seu redor; para tanto, é necessário que sua presença seja de alguma forma sinalizada no entorno. Um gradiente de uso ou outra característica pode levar ao ponto nodal, ou o espaço deste pode tornar-se eventualmente visível a partir do exterior, ou, ainda, ele pode conter marcos altos. É desse modo que a cidade de Florença se concentra ao redor do Duomo e do Palazzo Vecchio, ambos situados em pontos nodais importantes. O ponto nodal pode emitir luzes ou sons característicos, ou sua presença ser sugerida por um detalhe simbólico em lugares mais afastados, um detalhe que faça ecoar alguma qualidade do próprio ponto nodal. Num bairro, os sicômoros podem revelar a proximidade de uma praça caracterizada por uma grande quantidade dessas árvores, do mesmo modo que uma rua calçada com pedras pode levar a um espaço assim calçado.

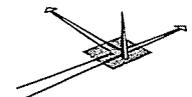
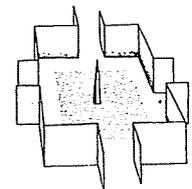
Se o ponto nodal contiver uma orientação local – “para cima”, “para baixo”, “esquerda”, “direita”, “na frente”, “atrás” –,

ele poderá ser ligado ao sistema de orientação mais geral. Quando vias conhecidas entram numa junção clara, a ligação também pode ser feita. Em qualquer desses casos, o observador sente a presença da estrutura da cidade ao seu redor. Ele sabe por que direção deve avançar para chegar ao seu objetivo, e a especificidade do próprio lugar é reforçada pelo contraste percebido com a imagem total.

É possível ordenar um conjunto de pontos nodais de modo a formarem uma estrutura. Eles podem ser unidos por justaposição ou permitindo-se que fiquem intervisíveis, como no caso das Praças São Marcos e da Santissima Annunziata, em Florença. Podem ser colocadas em algum tipo de relação comum com uma via ou um limite, ligadas por um elemento de pequenas dimensões ou pelo eco de alguma característica comum a todos. Essas ligações podem estruturar partes substanciais do espaço urbano.

Em seu sentido mais simples, um bairro é uma área com características homogêneas, reconhecido por indicadores que se mantêm contínuos ao longo da região e descontínuos no restante do espaço urbano. A homogeneidade pode ser de características espaciais, como as estreitas ladeiras de Beacon Hill; de edificação, como as fachadas elegantes das casas do South End; de estilo ou topografia. Pode ser uma característica inconfundível do tipo de construção, como as varandas brancas de Baltimore. Pode ser uma continuidade de cor, textura ou material, de superfície de pavimento, escala ou detalhe das fachadas, iluminação, arborização ou silhueta. Quanto mais essas características se sobrepõem, mais forte será a impressão de uma área unificada. Uma “unidade temática” de três ou quatro de tais características revela-se particularmente útil para delimitar uma área. As pessoas entrevistadas geralmente retinham, em suas mentes, um pequeno conjunto de tais características: por exemplo, as estreitas ladeiras, o calçamento de tijolos, as sequências de pequenas casas e as entradas recuadas de Beacon Hill. Muitos desses atributos podem ser fixos num bairro, enquanto outros fatores podem variar conforme se queira.

O efeito é inconfundível quando a homogeneidade física coincide com o uso e o *status* dos moradores. A natureza visual



de Beacon Hill é diretamente reforçada por sua condição de bairro das classes mais abastadas. Nos Estados Unidos, o mais comum é acontecer o contrário: as características associadas ao uso são pouco reforçadas pelos atributos visuais.



Um bairro torna-se ainda mais nítido se houver uma maior definição e um “fechamento” de suas fronteiras. Em Boston, um projeto de construção de casas em Columbia Point ficou parecendo mais ou menos uma ilha, o que pode ser indesejável socialmente, mas bastante claro em termos perceptivos. Na verdade, é por essa razão que qualquer pequena ilha é sempre um lugar charmoso para o imaginário coletivo. E, se a região for facilmente visível em sua totalidade – por exemplo, por vistas panorâmicas em lugares elevados, pela concavidade ou convexidade de sua posição –, sua independência visual em relação ao resto do espaço urbano estará assegurada.

O bairro também pode ser estruturado internamente. Pode haver subdistritos internamente diferenciados, mas em harmonia com o todo; pontos nodais que irradiem estrutura por gradientes ou outros indicadores; sistemas de vias internas. A Back Bay é estruturada por sua rede viária em ordem alfabética, e quase sempre aparecia nos mapas como um desenho claro, inconfundível e, de certa forma, maior do que na verdade é. Uma região estruturada é muito mais passível de produzir uma imagem viva. Além do mais, ela não diz aos seus habitantes apenas que eles estão “em alguma parte de X”, mas sim que eles estão “em X, perto de Y”.

Quando adequadamente diferenciado em seu interior, um bairro pode expressar ligações com outras características da cidade. Para tanto, o limite deve ser penetrável: uma costura, não uma barreira. Um bairro pode ligar-se a outro por justaposição, intervisibilidade, relação com uma linha ou algum outro tipo de relação, como um cruzamento intermediário, uma via ou um pequeno bairro. Beacon Hill é ligado ao núcleo da metrópole pela região espacial do Common, e é desse fato que decorre grande parte de seu encanto. Essas ligações acentuam as características de cada bairro e acabam unindo grandes áreas urbanas.

É possível que possamos ter uma região caracterizada não apenas por uma qualidade espacial homogênea, mas que real-



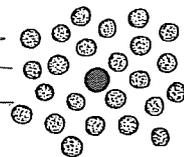
mente seja uma verdadeira região espacial, um contínuo estruturado de forma espacial. Num sentido primitivo, são dessa natureza os grandes espaços urbanos, como as fozes dos rios. Uma região espacial seria distinguível de um ponto nodal espacial (uma praça) por não poder ser abrangida em sua totalidade com um rápido olhar. Só poderia ser vivenciada, como um jogo padronizado de mudanças espaciais, mediante um percurso mais ou menos longo por seu espaço. Talvez os átrios processionais de Pequim ou os canais de Amsterdã tenham essa qualidade. Imagina-se que evoquem uma imagem de grande poder.

### Qualidades de forma

Estas sugestões para o *design* urbano podem ser resumidas de outra maneira, uma vez que o conjunto delas possui temas comuns: as referências reiteradas a certas características físicas gerais. São essas as categorias de interesse direto para o *design*, uma vez que descrevem qualidades que podem ser trabalhadas por um designer. Poderíamos resumi-las da seguinte maneira:

1. Singularidade ou clareza da figura-plano de fundo: nitidez dos limites (como na interrupção abrupta do desenvolvimento da cidade); fechamento (como uma praça fechada); contraste de superfície, forma, intensidade, complexidade, tamanho, uso, localização espacial (como uma torre isolada, uma decoração luxuosa ou um sinal bem visível). O contraste pode dar-se em relação ao entorno imediatamente visível ou à experiência do observador. São essas as qualidades que identificam um elemento e o tornam admirável, notável, vivo, identificável. Quando aumenta seu conhecimento do espaço, os observadores parecem depender cada vez menos de continuidades físicas volumosas para a organização do todo e deleitar-se cada vez mais com o contraste e a originalidade que dão vida à cena.

2. Simplicidade da forma: clareza e simplicidade da forma visível em sentido geométrico, limitação de partes (como a clareza de um sistema de quadricula, de um retângulo, de uma cúpula).



As formas dessa natureza são muito mais facilmente incorporadas à imagem, e há indícios de que os observadores distorcem as formas complexas tornando-as simples, ainda que percam em termos perceptivos e práticos. Quando um elemento não é simultaneamente visível como um todo, sua forma pode ser uma distorção topológica de uma forma simples e, ainda assim, ser compreensível.

3. Continuidade: continuação de limites ou superfícies (como num canal de circulação, na skyline ou no recuo); repetição de intervalo rítmico (como um padrão de esquinas); similaridade, analogia ou harmonia de superfície, forma ou uso (como num material comum usado na construção de edifícios, num modelo repetitivo de janelas de sacada, na semelhança das atividades comerciais, no uso de sinais comuns). São estas as qualidades que facilitam a percepção de uma realidade física complexa como sendo única ou inter-relacionada, as qualidades que sugerem a atribuição de uma identidade única.

4. Predomínio: o predomínio de uma parte sobre as outras em decorrência do tamanho, da intensidade ou do interesse, resultando na leitura do todo como uma característica principal associada a um conjunto (como na "Área da Praça Harvard"). Assim como a continuidade, esse atributo permite a necessária simplificação da imagem por omissão e subsunção. Enquanto estiverem além do limiar de atenção, as características físicas parecem, até certo ponto, irradiar conceitualmente a sua imagem, espalhando-se a partir de um centro.

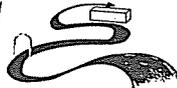
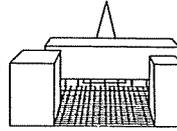
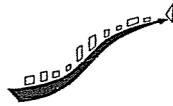
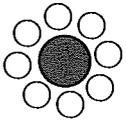
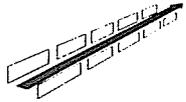
5. Clareza de junção: alta visibilidade das ligações e costuras (como numa interseção-chave ou na orla marítima); relação e inter-relação claras (como a de um edifício com o lugar onde foi construído, ou de uma estação de metrô com a rua acima). Essas ligações são os momentos estratégicos da estrutura e devem ser extremamente perceptíveis.

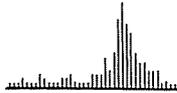
6. Diferenciação direcional: assimetrias, gradientes e referências radiais que diferenciam uma extremidade da outra (como numa rua que sobe por uma colina, afastando-se do mar e tomando a direção do centro); ou que diferenciam um lado do outro (como os edifícios que dão de frente para um parque); ou uma

direção da outra (como pela luz do dia ou pela largura das avenidas norte-sul). Estas qualidades são extremamente usadas na estruturação em grande escala.

7. Alcance visual: qualidades que aumentam o âmbito e a penetração da visão, tanto concreta quanto simbolicamente. Estas incluem as transparências (como o uso de vidro ou a construção sobre pilotis); sobreposições (como quando uma estrutura aparece atrás de outra); vistas e panoramas que aumentam a profundidade de visão (como nas ruas axiais, nos grandes espaços abertos e nas vistas elevadas); elementos de articulação (focos, marcos miliares, objetos penetrantes) que explicam visualmente um espaço; concavidade (como a de uma colina em segundo plano, ou a da curva de uma rua), que expõe objetos mais distantes ao nosso campo visual; indicadores que falem de um elemento de outra forma invisível (como a vista de uma atividade característica de uma região subsequente ou o uso de detalhes característicos que insinuem a proximidade de outro elemento). Todas essas qualidades afins facilitam a apreensão de um todo vasto e complexo, e o fazem, por assim dizer, aumentando a eficiência da visão: seu raio de ação, sua penetração e seu poder de resolução.

8. Consciência do movimento: as qualidades que, através dos sentidos visuais e cinestésicos, tornam sensível ao observador o seu próprio movimento real ou potencial. São estes os artificios que melhoram a clareza de ladeiras, curvas e interpenetrações, oferecem a experiência de paralaxe e perspectiva de movimento, mantêm a consistência de direção ou mudança de direção, ou tornam visível o intervalo entre as distâncias. Uma vez que a cidade é percebida em movimento, essas qualidades são fundamentais e usadas para estruturar (e até mesmo identificar), sempre que tenham coerência suficiente para tornar isto possível (como, por exemplo, "vire à esquerda, depois à direita", "na curva fechada", ou "três quarteirões mais adiante"). Essas qualidades reforçam e desenvolvem aquilo que um observador pode fazer para interpretar a direção ou a distância, ou para perceber o movimento da forma em si. Com a velocidade cada vez maior, essas técnicas vão precisar de um desenvolvimento adicional na cidade moderna.





9. *Séries temporais*: séries que são percebidas com o passar do tempo, incluindo tanto as ligações simples, item por item, nas quais um elemento é simplesmente ligado a outros dois, o anterior e o posterior (como numa sequência casual de marcos), como as séries verdadeiramente estruturadas no tempo e, portanto, de natureza melódica (como se os marcos aumentassem sua intensidade formal até atingirem um clímax). A primeira sequência (a simples) é comumente usada, sobretudo ao longo de ruas e avenidas conhecidas. Seu equivalente melódico é mais raramente visto, mas talvez seja mais importante desenvolvê-lo na metrópole moderna, grande e dinâmica. Neste caso, o imaginado seria o modelo de desenvolvimento de elementos, e não os elementos em si – do mesmo modo que nos lembramos das melodias, e não das notas que as compõem. Num ambiente complexo, seria até mesmo possível usar técnicas de contraponto: padrões móveis de melodias ou ritmos opostos. Trata-se de métodos sofisticados, que devem ser criteriosamente desenvolvidos. Precisamos de novas ideias sobre a teoria das formas que são percebidas como uma continuidade no tempo, bem como de arquétipos de design que exibam uma sequência melódica dos elementos da imagem, ou uma sucessão formal de espaço, textura, movimento, luz ou silhueta.

10. *Nomes e significados*: características não físicas que podem aumentar a imaginabilidade de um elemento. Os nomes, por exemplo, são importantes para a cristalização da identidade. Às vezes, dão indicações de lugares (Estação Norte). Os sistemas de nomeação (como nas séries de ruas designadas por ordem alfabética) também podem facilitar a estruturação dos elementos. Significados e associações, sejam sociais, históricos, funcionais, econômicos ou individuais, constituem todo um domínio para além das qualidades físicas que nos interessam aqui. Reforçam fortemente as sugestões de identidade ou de estrutura que podem estar latentes na própria forma física.

Todas as qualidades acima mencionadas não funcionam de modo independente. Onde uma única qualidade está presente (como a continuidade do material de construção, sem nenhuma

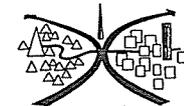
outra característica comum) ou as qualidades estão em conflito (como em duas áreas de um mesmo tipo de construção, mas com funções diferentes), o efeito total pode ser fraco ou exigir um esforço para descobrir sua identidade e sua estrutura. Uma certa quantidade de repetição, redundância e reforço parece ser necessária. Assim, uma região inconfundível seria aquela que tivesse uma forma simples, uma continuidade de tipo e uso de suas edificações que fosse única na cidade: nitidamente demarcada, claramente ligada à região vizinha e visualmente côncava.

### O sentido do todo

Quando discutimos o *design* por tipos de elementos, tendemos a examinar superficialmente a inter-relação das partes com o todo. Nesse todo, as vias exporiam e preparariam os bairros, ligando diversos pontos nodais. Estes ligariam e demarcariam as vias, enquanto os limites isolariam os bairros, e os marcos indicariam os seus núcleos. A total orquestração dessas unidades é que amarraria uma imagem densa e viva e a sustentaria nas áreas em escala metropolitana.

Os cinco elementos – via, limite, bairro, ponto nodal e marco – devem ser considerados simplesmente como categorias empíricas apropriadas, dentro e ao redor das quais foi possível agrupar uma massa de informações. Enquanto forem úteis, funcionarão como os blocos de construção para o *designer*. Tendo dominado suas características, ele irá ver-se diante da tarefa de organizar um todo que será percebido sequencialmente, cujas partes só serão sentidas no contexto. Se conseguisse dispor uma sequência de dez marcos ao longo de uma via, um desses marcos teria uma qualidade de imagem profundamente diversa daquela que teria se estivesse colocado sozinho, de modo proeminente no coração da cidade.

As formas devem ser manipuladas de modo que exista um fio de continuidade entre as imagens múltiplas de uma grande cidade: dia e noite, inverno e verão, proximidade e distância, estática e movimento, atenção e distração. Marcos principais, regiões, pontos nodais ou vias deveriam ser reconhecíveis sob diversas



condições, mas de maneira concreta, e não abstrata. Isso não quer dizer que a imagem deva ser a mesma em cada caso. Mas, se a Praça Louisburg sob a neve tem uma forma que corresponde ao que ela é em pleno verão, ou se a cúpula do prédio da Assembleia Legislativa brilha, à noite, de um modo que faz lembrar essa mesma cúpula quando vista de dia, a qualidade contrastante de cada imagem torna-se ainda mais nitidamente apreciada graças ao elo comum. Pode-se então unir duas vistas urbanas bem diferentes e, portanto, abranger a escala da cidade de um modo que, em outras condições, seria impossível e chegar mais perto do ideal de uma imagem que seja um campo total.

Se, por um lado, a complexidade da cidade moderna exige continuidade, por outro ela também oferece um grande prazer: o contraste e a especialização das características individuais. Nosso estudo aponta para uma crescente atenção ao detalhe e à singularidade, à medida que a familiaridade vai aumentando. A vivacidade dos elementos e sua precisa sintonia com as diferenças funcionais e simbólicas ajudarão a criar essas características. O contraste será reforçado se elementos nitidamente distintos forem relacionados de um modo próximo e imaginável. Cada elemento assumirá, então, por si, um caráter mais nítido.

Na verdade, a função de um bom ambiente visual pode não ser apenas facilitar os deslocamentos rotineiros, nem confirmar significados e sentimentos preexistentes. Seu papel como guia e estímulo de novas explorações pode ter a mesma importância. Numa sociedade complexa existem muitas inter-relações a ser dominadas. Numa democracia, deploramos o isolamento, enalteçemos o desenvolvimento individual e esperamos que a comunicação entre os diferentes grupos torne-se cada vez maior. Quando um ambiente tem uma forte moldura visível e partes extremamente características, a exploração de novos setores fica mais fácil e mais convidativa. Se os elos de comunicação estratégicos (como museus, bibliotecas e pontos de encontro) tiverem sua existência divulgada, aqueles que costumam ignorá-los podem sentir-se tentados a conhecê-los.

A topografia subjacente, que é o cenário natural preexistente, talvez não seja um fator tão importante, em termos de imagina-



bilidade, como se costumava pensar no passado. A densidade e, particularmente, a amplitude e a complexa tecnologia da metrópole moderna tendem a obscurecer esse fato. A área urbana contemporânea tem características feitas pelo homem e problemas que frequentemente extrapolam a especificidade do lugar. Ou talvez fosse mais exato dizer que a natureza específica de um lugar pode ser vista, em nossos dias, como resultado seja das ações e dos desejos humanos, seja da estrutura geológica original. Além disso, à medida que a cidade se expande os fatores "naturais" significativos tornam-se maiores e mais fundamentais do que os pequenos acidentes de terreno. O clima básico, a flora e a superfície gerais de uma grande região, as montanhas e os principais sistemas fluviais tornaram-se mais importantes do que as características locais. Não obstante, a topografia ainda é um elemento importante para o reforço dos elementos urbanos: colinas de forte presença visual podem definir regiões; rios e orlas marinhas configuram fortes limites; os pontos nodais podem ser confirmados por sua localização em pontos-chave do terreno. A via moderna, extremamente rápida, é um excelente ponto de vista a partir do qual podemos apreender a estrutura topográfica em grande escala.

A cidade não é construída para uma pessoa, mas para um grande número delas, todas com grande diversidade de formação, temperamento, ocupação e classe social. Nossas análises apontam para uma substancial variação do modo como as diferentes pessoas organizam sua cidade, de quais elementos mais dependem ou em quais formas as qualidades são mais compatíveis com elas. O *designer* deve, portanto, criar uma cidade que seja pródiga em vias, limites, marcos, pontos nodais e bairros, uma cidade que use não apenas uma ou duas qualidades de forma, mas todas elas. Se assim for, diferentes observadores terão ao seu dispor um material de percepção compatível com seu modo específico de ver o mundo. Enquanto um homem poderá reconhecer uma rua por seu tipo de pavimentação, outro irá lembrar-se de uma curva fechada e um terceiro terá localizado os marcos de menor importância ao longo de sua extensão.

Além do mais, existem perigos numa forma visível extremamente especializada, é necessária uma certa plasticidade no am-



biente perceptivo. Se houver apenas uma via dominante em determinada direção, alguns pontos focais consagrados ou um conjunto férreo de regiões rigidamente separadas, existirá uma única maneira de imaginar a cidade sem muito esforço. Essa maneira pode não ajustar-se às necessidades de todas as pessoas, nem mesmo de uma só, pois elas se modificam com o passar do tempo. Um trajeto inabitual torna-se incômodo ou perigoso; as relações interpessoais podem tender a fechar-se em compartimentos estanques; o cenário torna-se monótono ou restritivo.

Tomamos por signo de boa organização aquelas partes de Boston em que as vias escolhidas pelos entrevistados pareciam espalhar-se de um modo bastante livre. Aí, presumivelmente, o cidadão se vê diante de uma generosa opção de trajetos que o levam ao seu destino, todos eles bem estruturados e identificados. Há um valor semelhante numa rede em que se sobrepõem limites identificáveis, de tal modo que regiões grandes ou pequenas possam formar-se de acordo com as preferências e necessidades individuais. A organização nodal adquire identidade a partir do foco central e pode flutuar na orla deste. Assim, tem a vantagem da flexibilidade sobre a organização das fronteiras, que se perde se a forma das regiões precisar ser mudada. É importante manter algumas grandes formas comuns: pontos nodais fortes, vias principais ou vastas homogeneidades regionais. Dentro dessa grande estrutura, porém, é preciso haver uma certa plasticidade, uma riqueza de estruturas e indicadores possíveis, de modo que o observador individual possa construir sua própria imagem: comunicável, segura e suficiente, mas também maleável e integrada às suas necessidades.

Hoje, o cidadão muda de domicílio com muito maior frequência do que antigamente, tanto de um bairro para outro como de uma cidade para outra. A boa imaginabilidade de seu ambiente permitiria que ele se sentisse rapidamente em casa ao instalar-se no novo entorno. Pode-se confiar cada vez menos na organização gradual através de uma longa experiência, pois o próprio ambiente urbano está mudando rapidamente, acompanhando as transformações técnicas e funcionais. Essas mudanças costumam ser emocionalmente perturbadoras para o cidadão e tendem a desorganizar sua imagem perceptiva. As técnicas de *design* dis-

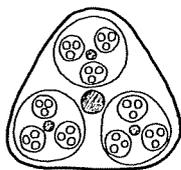
cutidas neste capítulo podem mostrar-se úteis para a manutenção de uma estrutura visível e de um senso de continuidade, mesmo que estejam ocorrendo mudanças extremas. Certos marcos ou pontos nodais poderiam ser conservados, unidades temáticas com características de bairro poderiam ser transpostas para novas construções, ruas poderiam ser recuperadas ou temporariamente conservadas.

### A forma metropolitana

O tamanho cada vez maior de nossas áreas metropolitanas e a velocidade com que as atravessamos trazem muitos novos problemas à percepção. A região metropolitana é agora a unidade funcional de nosso ambiente, e é desejável que essa unidade funcional seja identificada e estruturada por seus habitantes. Os novos meios de comunicação, que nos permitem viver e trabalhar em regiões tão grandes e interdependentes, também poderiam permitir que tornássemos nossas imagens compatíveis com nossas experiências. Esses saltos para novos níveis de atenção ocorreram no passado, quando também houve avanços na organização funcional da vida.

A imaginabilidade total de uma grande área, como a região metropolitana, não significaria uma igual intensidade de imagem em qualquer ponto. Haveria figuras dominantes e planos de fundo mais extensos, pontos focais e um tecido conectivo. Mas, fosse intensa ou neutra, cada parte seria presumivelmente clara e estaria ligada ao todo de uma maneira inequívoca. Se quisermos especular, podemos dizer que as imagens metropolitanas poderiam ser formadas por elementos como autoestradas, linhas de trânsito ou aéreas, grandes regiões com limites de água ou espaço aberto, cruzamentos comerciais importantes, características topográficas básicas, marcos distantes e, talvez, de grandes dimensões.

Não obstante, o problema permanece difícil quando se trata de compor um modelo para uma dessas áreas em sua totalidade. Existem duas técnicas com as quais estamos familiarizados. Pri-

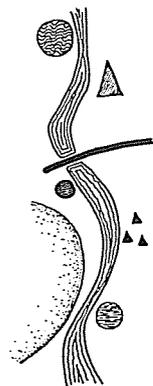


meiro, a região toda pode ser composta em forma de uma hierarquia estática. Por exemplo: ela poderia ser organizada como um bairro importante que contivesse três subdistritos, cada qual contendo três subsubdistritos, e assim por diante. Ou, como outro exemplo de hierarquia, qualquer parte da região poderia concentrar-se num ponto nodal menos importante, e estes pontos nodais menores seriam satélites de um ponto nodal mais importante, sendo todos estes últimos dispostos de modo a culminarem num ponto nodal de importância fundamental para a região.

A segunda técnica consiste no uso de um ou dois elementos dominantes de grandes dimensões, aos quais muitas coisas pequenas podem vir associar-se: um loteamento ao longo de uma costa marítima, por exemplo, ou a criação de uma cidade linear dependente de um sistema de comunicação básico. Um ambiente de grandes dimensões poderia, inclusive, ser radialmente ligado a um marco muito poderoso, como uma colina central.

Essas duas técnicas parecem um tanto inadequadas para a solução do problema metropolitano. O sistema hierárquico, ainda que compatível com alguns de ~~nesses~~ hábitos de pensamento abstrato, pareceria uma negação da liberdade e da complexidade das conexões de uma metrópole. Toda conexão deve ser feita em sentido circular, conceitual: subindo até a generalidade para em seguida descer ao particular, ainda que a generalidade abrangente possa ter pouco a ver com a conexão real. É a unidade de uma biblioteca, e as bibliotecas precisam do uso constante de um complexo sistema de referências cruzadas.

Por mais que possibilite uma percepção muito mais imediata da relação e da continuidade, a dependência de um elemento dominante forte torna-se mais difícil à medida que o ambiente aumenta de tamanho, já que é preciso encontrar um elemento dominante suficientemente grande para estar à altura da tarefa e dotado de uma superfície suficiente, de modo que todos os elementos menos importantes possam manter uma relação relativamente estreita com ela. Assim, por exemplo, precisaremos de um grande rio que também deverá ser sinuoso o bastante para permitir que todos os assentamentos fiquem nas imediações de suas margens.



Mas trata-se de dois métodos possíveis, e seria útil investigar sua capacidade de unificar grandes ambientes. Mais uma vez, as viagens aéreas podem simplificar o problema, uma vez que se trata (em termos perceptivos) de uma experiência estática, e não dinâmica, uma oportunidade de avistar uma região metropolitana quase de um só relance.

No entanto, ao levarmos em conta o modo atual de vivenciarmos uma grande área urbana, somos atraídos por outra forma de organização: a da sequência, do modelo temporal. É uma ideia familiar ao teatro, à música, à literatura ou à dança. Portanto, é relativamente fácil conceber e estudar a forma de uma sequência de eventos ao longo de uma linha, como, por exemplo, a sucessão de elementos que podem apresentar-se ao viajante numa autoestrada urbana. Com alguma atenção e os instrumentos apropriados, essa experiência poderia tornar-se significativa e bem configurada.

Também é possível lidar com a questão da reversibilidade, isto é, com o fato de que a maioria das vias pode ser percorrida em duas direções. As séries de elementos devem ter forma sequencial em qualquer disposição, o que poderia ser obtido através da simetria no ponto médio, ou de maneiras mais sofisticadas. Mas o problema da cidade continua a apresentar dificuldades. As sequências não são apenas reversíveis, mas também interrompidas em muitos pontos. Uma sequência cuidadosamente construída, levando da introdução, da primeira afirmação e do desenvolvimento ao clímax e à conclusão, pode ser um fracasso total se o motorista adentrá-la no ponto que configura o clímax. Portanto, talvez seja necessário procurar sequências que sejam ao mesmo tempo passíveis de interrupção e reversíveis, ou seja, sequências que conservem uma imaginabilidade suficiente mesmo quando interrompidas em vários pontos, mais ou menos como num fascículo semanal. Isso poderia levar-nos da forma clássica começo-clímax-fim a outras formas mais parecidas com os modelos do jazz, essencialmente intermináveis, mas contínuos e variados.

Essas considerações remetem à organização ao longo de uma única linha de movimento. Uma região urbana poderia, então, ser ordenada por uma rede dessas sequências organizadas, com cada

forma proposta submetendo-se a um teste que verificasse se cada via principal, em cada direção e a partir de cada ponto de acesso, tivesse uma sequência de elementos formados. Isso é concebível quando as vias têm um modelo simples, como o da convergência radial; é mais difícil de imaginar no caso de uma rede difusa e com interseções, como numa quadrícula. Aí, as sequências funcionam em quatro direções diferentes ao longo do mapa. Ainda que em escala muito mais sofisticada, isso se assemelha ao problema da regulação do tempo num sistema de semáforos progressivos de uma rua qualquer.

É até concebível que se possa compor em contraponto ao longo dessas linhas, ou de uma linha a outra. Uma sequência de elementos, ou “melodia”, poderia ser tocada sobre uma contrassequência adicional. Talvez, contudo, essas técnicas precisem esperar uma época em que o público seja mais atento e crítico.

Mesmo esse método dinâmico, a organização de uma rede de sequências formadas, ainda não parece ser o ideal. O ambiente ainda não está sendo tratado como um todo, mas sim como uma coleção de partes (as sequências) dispostas de modo a não interferirem umas com as outras. Intuitivamente, poderíamos imaginar que existisse uma maneira de criar um modelo *total*, um modelo que só aos poucos seria percebido e desenvolvido pelas experiências sequenciais, por mais invertidas ou interrompidas que pudessem ser. Apesar de sentido como um todo, não precisaria ser um modelo extremamente unificado, com um único centro e uma fronteira que o isolasse do resto. A principal qualidade seria a continuidade sequencial, em que cada parte provém da seguinte – um sentimento geral de inter-relação em qualquer nível ou direção. Haveria zonas específicas que, para um determinado indivíduo, poderiam ser sentidas ou organizadas com maior intensidade, mas a região seria contínua, mentalmente atravessável em qualquer sentido. Essa possibilidade é altamente especulativa: não nos ocorre nenhum exemplo concreto dela.

Talvez esse modelo de um todo não possa existir. Nesse caso, as técnicas até aqui mencionadas permanecem como possibilidades de organização de grandes regiões: a hierarquia, o elemento dominante ou a rede de sequências. É possível que essas técni-

cas não exijam mais do que os controles de planejamento urbano ora procurados por outras razões, mas isso tão precisa ser comprovado.

### O processo de *design*

Qualquer área urbana funcional tem estrutura e identidade, ainda que moderadas. Jersey City está longe de configurar o caos em estado puro. Assim não fosse, seria uma cidade inabitável. Quase sempre, uma imagem potencialmente poderosa está oculta na própria situação, como nas Palisades de Jersey City, em sua forma peninsular e em sua relação com Manhattan. Um problema comum é a reformulação sensível de um ambiente já existente: descobrir e preservar suas imagens fortes, resolver suas dificuldades perceptivas e, acima de tudo, extrair a estrutura e a identidade latentes na confusão.

Em outras ocasiões, o *designer* depara com a criação de uma nova imagem, como nos casos em que está em andamento uma extensa renovação do ambiente urbano. Esse problema é particularmente significativo nas extensões suburbanas de nossas regiões metropolitanas, onde grandes trechos daquilo que é essencialmente uma nova paisagem devem ser perceptivamente organizados. As características naturais deixaram de ser um guia adequado para a estrutura, devido à intensidade e à escala do desenvolvimento que lhes são aplicadas. No ritmo de construção atual, não há mais tempo para o lento ajustamento da forma a forças pequenas e individualizadas. Portanto, precisamos depender, muito mais do que no passado, do *design* consciente: a deliberada manipulação do mundo com finalidades sensoriais. Ainda que enriquecida pelos antecedentes do *design* urbano, a operação deve hoje avançar numa escala de espaço e tempo totalmente diferente.

Essas configurações ou reconfigurações devem ser guiadas por aquilo que poderíamos chamar de “plano visual” para a cidade ou região metropolitana: um conjunto de recomendações e controles que diriam respeito à forma visual em escala urbana. A



preparação de tal plano poderia começar por uma análise da forma existente e da imagem pública da área, usando as técnicas decorrentes deste estudo, que são apresentadas em detalhe no Apêndice B. Essa análise seria concluída com uma série de diagramas e relatos ilustrando as imagens públicas significativas, as oportunidades e os problemas visuais básicos, os elementos críticos da imagem e as inter-relações dos elementos, com suas qualidades detalhadas e suas possibilidades de transformação.

Usando esse antecedente analítico, mas sem deixar-se limitar por ele, o *designer* poderia desenvolver um plano visual em escala urbana, plano este que teria por finalidade o reforço da imagem pública. Poderia sugerir a localização ou a preservação de marcos, o desenvolvimento de uma hierarquia visual de vias públicas, o estabelecimento de unidades temáticas para os bairros, a criação ou o esclarecimento dos pontos nodais. Acima de tudo, lidaria com as inter-relações dos elementos, com sua percepção em movimento e com a concepção da cidade como forma visível total.

Uma mudança física substancial pode não se justificar apenas com base nessas considerações estéticas, a não ser nos pontos estratégicos. Mas o plano visual poderia influenciar a forma das transformações físicas que ocorrem por outras razões. Tal plano poderia ajustar-se a todos os outros aspectos do planejamento da região, tornando-se, naturalmente, uma parte integrante do plano geral. Como todas as outras partes desse plano, estaria em estado permanente de revisão e desenvolvimento.

Os controles empregados para chegar à forma visual em escala urbana poderiam partir de providências gerais de zoneamento, da consultoria e da influência persuasiva sobre o *design* privado, chegando ao controle rigoroso dos pontos críticos e ao *design* efetivo de espaços públicos, como autoestradas ou edifícios públicos. Em princípio, essas técnicas não são diferentes dos controles usados na busca de outros objetivos de planificação. Será provavelmente mais difícil chegar a uma compreensão do problema e desenvolver a capacidade de *design* necessária do que obter os recursos necessários, uma vez que o objetivo esteja claro. Ainda há muito a fazer antes de controles abrangentes se justificarem.

O objetivo final de tal plano não é a forma física em si, mas a qualidade da imagem inscrita na mente do usuário. Portanto, será igualmente útil aperfeiçoar essa imagem através do treinamento do observador, ensinando-o a *olhar* para a sua cidade, a observar a multiplicidade de suas formas e perceber de que modo elas se misturam. Para tanto, poder-se-iam levar os cidadãos às ruas, programar aulas nas escolas e universidades, a cidade poderia transformar-se no animado museu de nossa sociedade e de suas esperanças. Tal educação poderia ser usada não apenas para desenvolver a imagem urbana, mas para reorientá-la depois de uma transformação perturbadora. Uma arte do *design* urbano terá de ser o resultado do surgimento de um público informado e crítico. A educação e a reformulação física são partes de um processo contínuo.

Aumentar a atenção do observador e enriquecer sua experiência é um dos valores que podem ser oferecidos pelo simples esforço da atribuição de formas. Até certo ponto, o processo mesmo de reformular a cidade para melhorar sua imaginabilidade pode dar mais clareza à imagem, a despeito de quão inepta a forma física resultante possa ser. É assim que o pintor dileitante começa a perceber o mundo que o cerca, que a decoradora principiante começa a orgulhar-se da sala que decorou e a apreciar as outras. Ainda que tal processo possa tornar-se estéril, se não for acompanhado por um controle e um juízo crítico crescentes, até mesmo o embelezamento canhestro de uma cidade pode, por si próprio, tornar mais intensas a energia e a coesão cívicas.