

A experiência de viver na cidade: Adaptações à sobrecarga urbana criam qualidades características à vida nas cidades que podem ser mensuradas

Stanley Milgram

Quando cheguei à Nova York pela primeira vez parecia um pesadelo. Tão logo desci do trem no Grand Central encontrei-me entre um amontoado de pessoas empurrando e sendo empurradas na Rua 42. Às vezes as pessoas esbarravam em mim sem pedir desculpas; o que me fez medo mesmo foi ver duas pessoas literalmente lutando por um taxi. Por que as pessoas estavam tão apressadas? Passava-se até pelos bêbados na rua sem olhar para eles. As pessoas pareciam não dar a mínima atenção umas para as outras.

Esta afirmação representa uma reação comum a uma cidade grande, mas ela não diz a história completa. Obviamente, as cidades têm um grande encanto por causa de sua variedade, seus eventos, suas possibilidades de escolha e uma atmosfera intensa de estimulação que muitos indivíduos consideram um background desejável para suas vidas. Onde contatos face a face são importantes, as cidades oferecem incomparáveis possibilidades. Tem sido calculado pelo Regional Plan Association (1) que em Nassau County, um subúrbio da cidade de Nova York, um indivíduo pode encontrar 11.000 pessoas num raio de 10 minutos partindo de seu escritório a pé, ou de carro. Em Newark, uma cidade média, ele pode ver mais de 20.000 pessoas dentro do mesmo raio. Mas no centro de Manhattan ele pode encontrar até 220.000 pessoas. Desta maneira existe uma crescente ordem de magnitude de possibilidade de

comunicação oferecida por uma cidade grande. Isto é uma das bases de sua atratividade e, de fato, de sua necessidade funcional. A cidade proporciona opções que nenhum outro arranjo social permite. Mas há também um lado negativo, como veremos adiante.

Admitindo-se que as cidades são indispensáveis nas sociedades complexas, nós podemos, ainda assim, perguntar quais as contribuições que a psicologia pode oferecer para entender a experiência de viver nas cidades. Que teorias são relevantes? Como podemos estender nosso conhecimento dos aspectos psicológicos da vida em cidade através de investigação empírica? Se a investigação empírica é possível, em que linhas deveríamos proceder? Por onde devemos começar a construir uma teoria urbana e estabelecer linhas de pesquisa?

A observação é o ponto inicial indispensável. Qualquer observador nas ruas do centro de Manhattan poderá ver: (i) um grande número de pessoas; (ii) uma alta densidade populacional; (iii) heterogeneidade da população. Estes 3 fatores devem ser a raiz de qualquer teoria sócio-psicológica da vida da cidade, pois condicionam todos os aspectos da nossa experiência na metrópole. Louis Wirth (2), se não foi o primeiro a apontar estes fatores foi, contudo, o sociólogo que confiou mais seriamente neles para suas análises de cidades. No entanto, para um psicólogo, existe alguma coisa insatisfatória sobre as variáveis da teoria de Wirth. Números, densidade e heterogeneidade são fatos demográficos mas não são ainda fatos psicológicos. Eles são externos aos indivíduos. A psicologia precisa de uma idéia que ligue a experiência do indivíduo às circunstâncias demográficas da vida urbana.

Uma ligação é fornecida pelo conceito de "sobrecarga." Este termo, tirado da análise de sistemas, refere-se a uma incapacidade de um sistema em processar os inputs do ambiente, porque existem inputs demais para o sistema processar, ou porque os sucessivos inputs chegam tão rapidamente que o input A não pode ser processado antes da apresentação do input B. Quando há sobrecarga, ocorrem adaptações. O sistema tem que eleger prioridades e fazer escolhas. A pode ser processado primeiro, enquanto B é mantido em suspenso, ou um input talvez seja totalmente sacrificado. A vida urbana como nós experimentamos, constitui uma contínua série de encontros com sobrecarga, e de adaptações resultantes. A

A Série: Textos de Psicologia Ambiental junta artigos previamente publicados, trechos traduzidos, textos de alunos das disciplinas Psicologia Ambiental e Psicologia Social, bem como trabalhos dos membros do Laboratório de Psicologia Ambiental da UnB. A série tem fim didático, sendo preparado pelo Laboratório de Psicologia Ambiental da UnB.

Sobre o autor: O autor era professor de psicologia no Graduate Center da City University of New York. Este artigo é baseado numa palestra proferida em 2 de setembro de 1969 na 77ª Reunião Anual da American Psychological Association, Washington, DC.

Este texto constitui uma tradução do original *The experience of living in cities: Adaptations to urban overload create characteristic qualities of city life that can be measured*, publicado em 1970 na revista *Science*, 167, 1461 - 1468. Tradução: Andréa de Almeida Lara; revisão: Eileen P. Flores e Hartmut Günther.

☞ Como citar

Milgram, S (1970). A experiência de viver na cidade: Adaptações à sobrecarga urbana criam qualidades características à vida nas cidades que podem ser mensuradas (Tradução Andréa de Almeida Lara). Série: Textos de Psicologia Ambiental, Nº 07. Brasília, DF: UnB, Laboratório de Psicologia Ambiental. (original 1970).

sobrecarga, caracteristicamente, deforma a vida diária em diversos níveis, incidindo no desempenho de papéis, na evolução de normas sociais, no funcionamento cognitivo e no uso de recursos.

O conceito tem aparecido, implicitamente, em várias teorias de experiência urbana. Em 1903, George Simmel (3) apontava que, na medida em que moradores urbanos entram em contato com um grande número de pessoas cada dia, estes conservam energia mental tornando-se conhecidos de uma proporção menor de pessoas que sua contraparte rural faz, e mantendo relacionamentos mais superficiais mesmo com estes poucos conhecidos. Wirth (2) aponta especificamente para a "superficialidade, o anonimato e o caráter transitório das relações sociais urbanas."

Uma resposta adaptativa para a sobrecarga, portanto, é a distribuição de menos tempo para cada input. Um segundo mecanismo de adaptação é a desatenção a inputs de baixa prioridade. São formulados princípios de seletividade de tal maneira que investimentos de tempo e energia sejam reservados para inputs cuidadosamente definidos (o urbano ignora o bêbado doente na rua enquanto navega com determinação pela multidão). Terceiro, novos limites são traçados em certas transações sociais de maneira que o sistema sobrecarregado possa transferir o ônus para a outra parte da transação; assim, antigamente os atormentados motoristas de ônibus de Nova York davam o troco para o passageiro, mas agora esta responsabilidade foi transferida para o passageiro, que tem que ter o dinheiro certo para o preço da passagem. Quarto, a recepção é bloqueada antes da entrada no sistema; moradores de cidade cada vez mais usam números de telefone não incluídos na lista para impedir que pessoas liguem para eles, e um pequeno, mas crescente número, vale-se de deixar o telefone fora do gancho para impedir chamadas. Mais sutilmente, o morador de cidade bloqueia inputs ao assumir uma cara feia, que desencoraja outras pessoas a iniciar um contato. Adicionalmente, mecanismos de filtro social são colocados entre o indivíduo e inputs ambientais (numa cidade de 5.000 habitantes, qualquer um pode visitar o prefeito informalmente, mas na metrópole, mecanismos de filtros organizacionais desviam os inputs para outras destinações). Quinto, a intensidade de inputs é diminuída pelos instrumentos de filtragem, de modo a permitir somente formas fracas e relativamente superficiais de envolvimento com outras pessoas. Sexto, instituições especializadas são criadas para absorver inputs que, de outro modo, atolariam o indivíduo (departamento de serviço social para cuidar das necessidades financeiras de milhões de indivíduos em Nova York, que, de outro modo, se tornariam um exército de mendigos continuamente importunando os pedestres). A interposição de instituições entre o indivíduo e o mundo social, uma característica de toda a sociedade moderna, e mais notavelmente de grandes metrópoles, tem seu lado negativo. Ela priva o indivíduo de um senso de contato direto e de integração espontânea na vida ao seu redor. Ao mesmo tempo, protege e aliena o indivíduo de seu

ambiente social.

Muitos destes mecanismos adaptativos aplicam-se não somente a indivíduos, mas também a sistemas institucionais, como Meier (4) mostrou tão brilhantemente em relação à biblioteca e à bolsa de valores.

Em resumo, o comportamento do morador da cidade, observado em uma vasta gama de situações, parece ser determinado, em grande parte, por uma variedade de adaptações à sobrecarga. Agora, tratarei de várias conseqüências específicas de respostas à sobrecarga, que fazem a diferença no clima social entre uma cidade pequena e uma grande.

RESPONSABILIDADE SOCIAL

O principal ponto de interesse para a psicologia social da cidade é que o envolvimento moral e social é necessariamente restrito. Isto é uma função direta e necessária do excesso de inputs, acima da capacidade de processamento. Tal restrição de envolvimento varia desde a recusa de se envolver nas necessidades de uma outra pessoa, mesmo quando esta precisa desesperadamente de ajuda, passando pela recusa em fazer um favor, até a simples retirada de cortêsias (tal como oferecer uma cadeira a uma senhora, ou dizer 'desculpe' quando acontece uma colisão com um pedestre). Em qualquer transação, mais e mais detalhes precisam ser omitidos, na medida em que o número total de unidades a serem processadas aumentam e sobrecarregam um instrumento com capacidade limitada para processamento. Uma última adaptação ao ambiente social sobrecarregado é a de desconsiderar totalmente as necessidades, interesses e demandas daqueles que não se definem como relevantes para a satisfação das necessidades pessoais, e de desenvolver mecanismos perceptuais altamente eficientes para determinar se um indivíduo pertence à categoria de amigo ou de estranho. A disparidade no tratamento de amigos ou de estranhos deve ser maior nas metrópoles do que em cidades menores; o tempo alocado e a disposição para se envolver com aqueles que não têm direito sobre nosso tempo provavelmente é menor em metrópoles do que em cidades Menores.

INTERVENÇÕES DE TERCEIROS EM CRISES

As deficiências mais evidentes na responsabilidade social nas metrópoles ocorre em situações de crise, como a do assassinato de Genovese no Queens. Em 1964, Catherine Genovese, voltando para casa após uma noite de trabalho, nas primeiras horas de uma manhã de abril, foi apunhalada repetidamente durante um prolongado período de tempo. Trinta e oito residentes de uma respeitável vizinhança da cidade de Nova York admitiram ter testemunhado pelo menos parte do ataque, mas ninguém foi em seu socorro ou chamou a polícia antes que ela estivesse morta. Milgram e Hollander, escrevendo no *The Nation* (5), analisaram o evento nestes termos:

As amizades e associações urbanas não são formadas primariamente com base na

proximidade física. Uma pessoa com numerosos amigos em diferentes partes da cidade talvez não saiba quem é seu vizinho. Isto não quer dizer que o habitante de uma cidade tem menos amigos que um interiorano, ou conhece menos pessoas que viriam em sua ajuda, significa, sim, que seus aliados não estão constantemente por perto. A Srt^a Genovese precisava de ajuda imediata de pessoas que estivessem por perto. Não há evidência de que a cidade tenha privado a Str^a Genovese de relações humanas, mas os amigos que poderiam ter ajudado, estavam a milhas da cena da tragédia.

Além disso, sabe-se que seus gritos por socorro não estavam direcionados para uma pessoa específica, eram gerais. Mas somente indivíduos podem agir, e como os gritos não estavam direcionados especificamente, nenhuma pessoa em particular sentiu uma responsabilidade especial. O crime e a ausência de responsabilidade comunitária parecem absurdos para nós. Naquele tempo, talvez tenha parecido igualmente absurdo para os moradores de Kew Gardens que nenhum de seus vizinhos tenha chamado a polícia. Uma paralisia coletiva talvez tenha se desenvolvido, devido à crença de cada uma das testemunhas do crime de que outra pessoa certamente já teria tomado alguma atitude.

Latané e Darley (6) relataram abordagens de laboratório ao estudo de intervenções de terceiros e estabeleceram experimentalmente o seguinte princípio: quanto maior o número de espectadores, menor a probabilidade de que um deles ira intervir em uma emergência. Gaertner e Bickman (7) da Universidade da Cidade de Nova York estenderam os estudos sobre expectadores à investigação da ajuda entre grupos étnicos. Negros e brancos com uma pronúncia claramente identificável telefonaram para estranhos (alegando erro no momento da discagem), apresentam uma história plausível sobre uma avaria em seu carro em uma auto-estrada, dizendo-se sem dinheiro e solicitando que o estranho telefonasse para uma oficina. Os experimentadores concluíram que os brancos tinham uma chance significativamente mais alta de obter assistência do que os negros. Isto sugere que a solidariedade étnica talvez seja outro mecanismo para lidar com sobrecarga: o morador da cidade pode reduzir demandas excessivas e filtrar a heterogeneidade urbana respondendo na base de afiliação étnica; a sobrecarga é mais manejável quando se limita a "amplitude de simpatia."

Em qualquer caracterização quantitativa da textura social da vida urbana, um primeiro passo necessário é a aplicação de um método experimental como este a situações de campo em grandes metrópoles e pequenas cidades. Os teóricos argumentam que a indiferença mostrada no caso Genovese não seria encontrada em uma cidade pequena, mas na ausência de evidência experimental sólida a questão continua em aberto.

Mais do que simples insensibilidade impede o

espectador de se meter em desavenças entre pessoas. Uma das regras da vida urbana é o respeito para com a privacidade emocional e social das outras pessoas, talvez por ser a privacidade física tão difícil de conseguir. Em situações em que os padrões são heterogêneos, é mais difícil saber se tomar um papel ativo representa uma intromissão não justificada ou uma resposta apropriada à uma situação crítica. Se um marido e esposa estão brigando em público, em que ponto um estranho deve se intrometer? De um lado, a heterogeneidade da cidade produz tolerância substancialmente maior quanto a comportamento, vestuário e códigos de ética do que é geralmente encontrada em cidades pequenas, mas esta diversidade também encoraja as pessoas a se conter em ajudar, por medo de antagonizar as pessoas ou de cruzar uma linha inapropriada e difícil de definir.

Além disso, a frequência das demandas presentes na cidade dá origem a normas de não envolvimento. Estas são limitações práticas ao impulso samaritano numa cidade grande. Se um cidadão atendesse a todas as pessoas necessitadas, se ele fosse sensível e agisse em função de cada impulso altruísta evocado na cidade, ele teria dificuldade em cuidar de suas próprias necessidades.

DISPOSIÇÃO PARA CONFIAR EM E AJUDAR ESTRANHOS

Agora sairemos de situações de crise para exemplos menos urgentes de responsabilidade social. Não é somente em situações de necessidade premente mas na disposição ordinária, cotidiana de estender uma mão que o morador da cidade é considerado deficiente em comparação com o habitante da cidade pequena. O método comparativo deve ser usado em um exame empírico desta questão. Uma situação social comum é encenada em um cenário urbano e numa cidade pequena: uma situação na qual um sujeito pode responder entre duas opções: oferecer, ou não, ajuda. As respostas nas cidades pequenas e nos grandes centros são comparadas.

Um fator na suposta falta de vontade dos moradores urbanos em ajudar estranhos talvez seja seu elevado sentimento de vulnerabilidade física (e emocional), um sentimento que é sustentado pelas estatísticas de crimes urbanos. Um teste crucial para distinguir entre o comportamento urbano e interiorano, portanto, é determinar como os habitantes da metrópole, em comparação com os habitantes da cidade pequena, oferecem ajuda em situações que aumentam sua vulnerabilidade pessoal e requerem uma certa confiança em estranhos. Altman, Levine, Nadien e Villena, (8) da Universidade da Cidade de Nova York, conceberam um estudo para comparar comportamentos de habitantes de grandes cidades e de pequenas cidades. O critério usado no estudo foi a boa vontade de moradores em deixar estranhos utilizarem seus telefones. O estudante pesquisador individualmente tocava a campainha, explicava que tinha perdido o endereço de um amigo que morava por perto e perguntava se poderia usar o telefone. Os investigadores (dois homens e duas mulheres) fizeram 100 tentativas para entrar em casas na cidade grande e 60

tentativas em cidades pequenas. Os resultados em conjuntos habitacionais de classe média em Manhattan foram comparados com os dados de algumas cidades pequenas (Stony Point, Spring Valley, Ramapo, Nyack, New City e West Clarkstown) em Rockland County, nos arredores da cidade de Nova York. A Tabela 1 mostra que em todos os casos houve um pronunciado aumento na proporção de entradas conseguidas pelo experimentador quando ele mudava de uma cidade grande para uma pequena. No caso mais extremo, a probabilidade do experimentador conseguir entrar nas casas foi cinco vezes maior na cidade pequena do que em Manhattan. Embora as experimentadoras tenham tido um sucesso notavelmente maior, tanto em cidades pequenas como nas grandes, do que os experimentadores, cada um dos quatro estudantes obteve no mínimo duas vezes mais sucesso em cidades pequenas do que em grandes. Isto sugere que a distinção cidade grande / cidade pequena supera até mesmo o medo previsivelmente maior de estranhos do sexo masculino em comparação com estranhas do sexo feminino.

O nível baixo de ajuda dos habitantes de metrópoles parece devido em parte ao reconhecimento dos perigos de viver em Manhattan, do que por uma mera indiferença ou frieza. É significativo que 75% dos habitantes da cidade grande receberam e responderam ao pedido gritando através de portas fechadas e olhando pelo olho mágico. Nas cidades pequenas, em contraste, 75% dos respondentes abriram a porta.

Apoiando os resultados quantitativos dos experimentadores, estava a observação geral de que os habitantes das cidades são notavelmente mais amigáveis e menos desconfiados do que os habitantes da cidade grande. Numa tentativa de explicar as razões para o maior senso de vulnerabilidade psicológica dos habitantes da cidade grande, acima e além das diferenças das estatísticas de crime, Villena (8) aponta que, quando um crime é cometido em uma cidade pequena, um morador da cidade vizinha pode não perceber o crime como sendo pessoalmente relevante, mesmo quando a distância geográfica é pequena, enquanto que um ato criminoso cometido em qualquer lugar de uma cidade grande, ainda que a quilômetros da casa do cidadão é mesmo assim localizado verbal e conceitualmente dentro da cidade; assim, Villena diz: "O morador da cidade possui um maior espaço vulnerável."

CORTESIA

Mesmo em um nível de envolvimento superficial — o exercício da cortesia diária — o urbano é supostamente deficiente. As pessoas esbarram umas nas outras e muitas vezes não pedem desculpas. Elas derrubam embrulhos de outra pessoa e, na metade das vezes, prosseguem seu caminho com uma exclamação irritada em vez de oferecer ajuda. Dizem que tal comportamento, que muitos dos que visitam cidades grandes acham desagradável, é menos comum em cidades menores, onde cortesias tradicionais são mais prováveis de serem observadas. Em alguns casos,

Tabela 1

Percentual de entradas obtidas por pesquisadores em residências urbanas e em vilarejos (veja texto).

| Experimentador | Entradas conseguidas (%) | |
|----------------|--------------------------|------------|
| | Cidade* | Vilarejo** |
| Masculino | | |
| Nº 1 | 16 | 40 |
| Nº 2 | 12 | 60 |
| Feminino | | |
| Nº 1 | 40 | 87 |
| Nº 2 | 40 | 100 |

* Número de solicitações para entrar, 100. ** Número de solicitações para entrar, 60.

não se trata simplesmente de, na cidade, as cortesias tradicionais serem violadas; antes, o que acontece é que as cidades desenvolvem novas normas de não-envolvimento. Elas são tão bem definidas e tão profundamente uma parte da vida na cidade que elas passaram a constituir as normas que as pessoas ficam relutantes em violar. Os homens chegam a ficar embaraçados ao levantar-se para ceder o assento do metrô a uma senhora idosa; eles resmungam "Eu vou descer de qualquer maneira..." em lugar de fazer um gesto franco e de maneira graciosa. Estas normas se desenvolveram porque todos se dão conta de que, em situações de alta densidade, as pessoas não podem imiscuir-se em assuntos alheios, pois fazê-lo criaria uma situação de contínua distração, que impediria qualquer ação significativa.

Na discussão dos efeitos de sobrecarga, eu não deduzo que em todo instante os habitantes de cidade estejam sendo bombardeados com um número incontrolável de inputs, nem que suas respostas sejam determinadas por um excesso de inputs a qualquer instante. Antes, adaptações ocorrem na forma de uma gradual evolução de normas de comportamento. Normas são desenvolvidas em resposta a experiências discretas freqüentes de sobrecarga; elas persistem e tornam-se modos generalizados de respostas.

SOBRECARGA NAS CAPACIDADES COGNITIVAS: ANONIMATO

É um lugar comum dizer que respondemos diferentemente àqueles que conhecemos e àqueles que nos são estranhos. Um indivíduo apressado fura agressivamente uma longa fila de cinema e encontra-se inesperadamente com um conhecido; ele não se comporta acanhadamente. Um homem se envolve em um acidente de carro causado por um outro motorista, sai do seu carro gritando furiosamente, então modera seu comportamento ao descobrir que o outro motorista é seu amigo. Os moradores da cidade, quando andam pelas ruas do centro, permanecem em um constante estado de anonimato vis-a-vis os outros pedestres.

O anonimato é parte de um espectro que vai desde o total anonimato até o total reconhecimento, e é bem provável que a mensuração de graus precisos de anonimato nas cidades grandes e pequenas ajudaria a explicar diferenças importantes na qualidade de vida de cada uma delas. Condições de total reconhecimento, por exemplo, oferecem segurança e familiaridade, mas talvez sejam sufocantes, porque o indivíduo encontra-se preso em uma teia de relacionamentos estabelecidos. Condições de completo anonimato, ao contrário, liberam o indivíduo de laços sociais rotineiros, mas podem também criar sentimentos de alienação e desapego.

Empiricamente, seria possível investigar a proporção de atividades em que os moradores da pequena cidade ou da metrópole são conhecidos por outras pessoas em momentos determinados de suas vidas diárias, e a proporção de atividades no curso dos quais eles interagem com outros indivíduos que os conhecem. Em seu trabalho, por exemplo, o morador de uma grande cidade talvez seja conhecido por tantas pessoas quanto um morador de uma pequena cidade. No entanto, quando não está exercendo seu papel ocupacional, quando, por exemplo, está meramente caminhando pela cidade, o habitante da metrópole é certamente mais anônimo que seu contraparte rural. Alguns estudos empíricos sobre o anonimato já tiveram início. Zimbardo (9) testou se o anonimato social e a impessoalidade da cidade grande encorajariam um maior vandalismo do que em cidades pequenas. Zimbardo deixou um automóvel por 64 horas perto do câmpus da Universidade de Nova York e outro veículo pelo mesmo período perto da Universidade de Stanford em Palo Alto. As placas nos dois carros foram retiradas e as capotas abertas proporcionando assim "dicas de permissividade" aos vândalos potenciais. O carro de Nova York foi despojado de todas as suas partes móveis nas primeiras 24 horas, e no final dos três dias restava somente um pedaço de entulho metálico. Imprevisivelmente, todavia, as maiores destruições ocorreram durante o dia, geralmente com a observação de terceiros, e os líderes do vandalismo estavam bem vestidos e eram adultos brancos. O carro de Palo Alto ficou intocado.

Zimbardo atribuiu a diferença no tratamento dos dois carros à "aquisição de sentimentos de anonimato social que é provocada pela vida em uma cidade como Nova York" e ele apóia suas conclusões com uma série de outros casos que ilustram o vandalismo casual e audacioso na cidade. Em qualquer estudo comparativo dos efeitos do anonimato nas cidades pequenas e nas metrópoles, todavia, deve haver um controle satisfatório de outros fatores intervenientes: o grande número de dependentes de drogas numa cidade como Nova York; e a proporção mais elevada de moradores de gueto.

Outra direção para o estudo empírico é a investigação dos efeitos benéficos do anonimato. A impessoalidade da vida urbana gera uma tolerância para a vida privada dos habitantes. Individualidade e, algumas vezes, excentricidades, podem prosperar mais nas grandes

cidades do que nas menores. Pessoas estigmatizadas talvez achem mais fácil levar uma vida confortável nas grandes cidades, livre de uma constante observação dos vizinhos. Até que ponto esta diferença assumida entre cidades de tamanhos diferentes pode ser demonstrada empiricamente? Judith Waters (10) da Universidade da Cidade de Nova York hipotetizou que homossexuais confessos seriam provavelmente mais aceitos em uma grande cidade do que em uma cidade pequena, e despachou cartas como se fossem de homossexuais e de indivíduos normais a agências imobiliárias em cidades grandes e pequenas de todo o país. Os resultados do seu estudo não foram conclusivos. Mas a idéia geral de estudar os benefícios protetores da vida na cidade para os estigmatizados deve ser continuada.

DESEMPENHO DE PAPÉIS NAS CIDADES PEQUENAS E NAS CIDADES GRANDES

Outro produto da sobrecarga urbana é o ajustamento de papéis feitos pelos habitantes da metrópole na vida diária. Como Wirth (2) tem dito: "Os metropolitanos, ao encontrar-se, desempenham papéis altamente segmentarizados ... Eles são menos dependentes de pessoas em particular, e sua dependência de outros é restrita a um aspecto altamente fracionado da esfera de atividade." Esta tendência é particularmente notável em transações entre clientes e vendedores de bens e serviços. O dono de uma loja na cidade pequena tem tempo para conhecer seus clientes, que não passarão de mais ou menos uma dúzia por dia, mas o caixa de um grande supermercado, que atende de milhares de clientes a cada dia, mal tem tempo de entregar a nota fiscal a um cliente antes de confrontar-se com a pilha de compras do próximo.

Meier em sua estimulante análise das cidades (4), discute algumas adaptações que um sistema pode fazer quando confrontado por inputs que excedam sua capacidade de processá-los. Meier argumenta que, de acordo com o princípio da competição por recursos escassos, a extensão

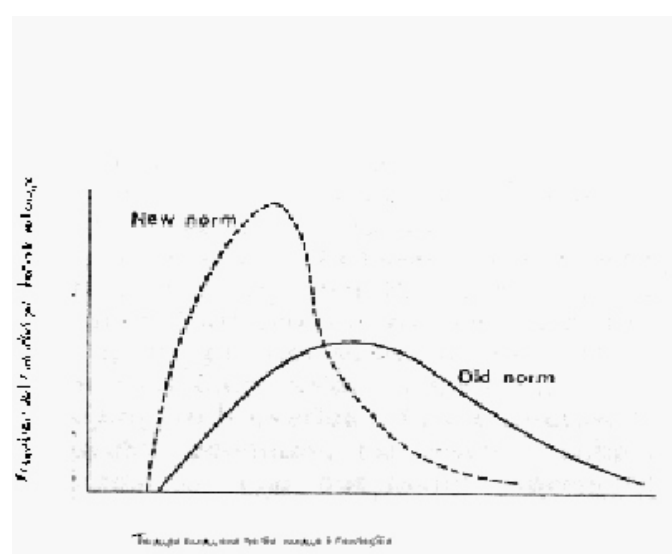


Figura 1: Mudanças na demanda de tempo para uma determinada tarefa quando a frequência geral de transações aumenta num sistema social [Meier (4)].

e o tempo da transação diminuem à medida que o volume e o movimento da clientela aumentam. Isto, de fato, é o que se denomina como sendo a qualidade "brusca" da vida na cidade. Na cidade, novos critérios se desenvolveram sobre que nível de serviço é apropriado em transações comerciais (veja Figura 1).

Mckenna e Morgenthau (11), num seminário na Universidade da Cidade de Nova York, planejaram um estudo (i) para comparar a boa vontade dos moradores de cidades grandes e pequenas em fazer favores a estranhos, envolvendo gasto de uma pequena soma de tempo e um leve inconveniente, mas não vulnerabilidade pessoal e (ii) para determinar se as relações mais transitórias e compartimentalizadas da cidade fariam com que as vendedoras de lojas na cidade grande tivessem menos probabilidade de realizar favores, para um estranho, não relacionados ao seu papel habitual que as vendedoras das cidades pequenas.

Para testar a diferença entre moradores de cidades grandes e pequenas, um experimento simples foi desenvolvido em que se pedia (por telefone) a pessoas de ambos os tipos de cidade que realizassem favores cada vez mais onerosos para estranhos anônimos. Dentro de metrópoles (Chicago, Nova Iorque e Filadélfia), metade das chamadas foram para donas de casa e a outra metade para vendedoras em lojas femininas; a divisão foi a mesma para as 37 pequenas cidades do estudo que estavam nos mesmos estados das grandes cidades. Cada experimentadora se apresentava como uma pessoa que estava fazendo uma chamada interurbana e que tinha sido conectada erroneamente com o respondente através da telefonista. A experimentadora começava pedindo informações simples sobre o tempo por razões de viagem. Depois a entrevistadora se desculpava com algum pretexto (pedia ao ouvinte para manter a ligação) soltava o fone por aproximadamente um minuto, e então recomeçava as perguntas ao ouvinte e pedia que este fornecesse um número de um hotel em sua vizinhança no qual a experimentadora pudesse ficar durante numa próxima viagem. Foram atribuídos escores aos sujeitos, de acordo com o grau de ajuda oferecida. Mckenna resumiu os resultados da seguinte maneira:

"Pessoas em cidades grandes, quer estejam envolvidas com trabalho ou não, são menos prestativas e informativas do que pessoas em cidades pequenas; ... Pessoas em casa, indiferente de onde estejam, são menos prestativas e informativas do que pessoas que estejam trabalhando em lojas."

Todavia, o nível absoluto da cooperatividade entre sujeitos das cidades foi bastante alto, e não estava de acordo com o estereótipo do morador urbano indiferente, centrado em si mesmo, e com má vontade para ajudar estranhos. As diferenças quantitativas obtidas por Mckenna e Morgenthau são menores do que o esperado. Isto aponta novamente para a necessidade de uma extensa pesquisa empírica sobre as diferenças urbanas / rurais, pesquisa esta que vá além dos poucos estudos-piloto ilustrativos apresentados aqui. Até agora, temos muito

pouca evidência objetiva de diferenças na qualidade dos encontros sociais na cidade grande e na cidade pequena.

Mas a pesquisa precisa ser guiada por conceitos teóricos unificados. Como eu tentei demonstrar, o conceito de sobrecarga ajuda a explicar uma grande variedade de contrastes entre o comportamento em cidades grandes e em cidades pequenas: (i) as diferenças no desempenho de papéis (a tendência dos moradores urbanos a lidar uns com outros de uma maneira altamente segmentarizada e funcional, e dos vendedores em lojas urbanas a dedicar tempo e atenção limitados aos seus fregueses); (ii) a evolução de normas urbanas completamente diferente dos valores tradicionais da cidade pequena (como por exemplo a aceitação de não envolvimento, impessoalidade e indiferença na vida urbana); (iii) a adaptação dos processos cognitivos do morador da cidade grande (sua incapacidade para identificar a maior parte das pessoas que ele vê diariamente, sua filtragem de estímulos sensoriais, seu desenvolvimento de atitudes de indiferença frente ao comportamento bizarro ou desviante e sua seletividade ao responder a demandas humanas); e (iv) a competição por facilidades escassas na cidade (o "rush" do metrô, a briga pelo táxi, os engarrafamentos, as filas para ser atendido). Eu sugiro que os contrastes entre o comportamento urbano e rural provavelmente reflitam respostas de pessoas semelhantes a situações muito diferentes, ao invés de diferenças intrínsecas de personalidade dos moradores das cidades e moradores rurais. A cidade é uma situação para a qual os indivíduos respondem adaptativamente.

ASPECTOS ADICIONAIS DA EXPERIÊNCIA URBANA

Alguns aspectos de experiência urbana não se encaixam perfeitamente no sistema de análise aprendendo até aqui. Nem por isso são menos importantes. As questões levantadas a seguir dificilmente podem ser tratadas quantitativamente. Prefiro discutí-las de uma maneira um pouco solta a deixá-las de lado por falta de linguagem e dados apropriados ainda não desenvolvidos. Meu objetivo é o de sugerir como fenômenos como a "atmosfera urbana" pode ser apreendida através de técnicas de mensuração.

A "ATMOSFERA" DAS GRANDES CIDADES

O contraste no comportamento de moradores das cidades grandes e pequenas tem sido um ponto de partida natural dos cientistas sociais urbanos. Mas mesmo entre grandes cidades há diferenças marcantes na "atmosfera." O tom, ritmo e textura dos encontros sociais são diferentes em Londres e em Nova Iorque, e muitas pessoas voluntariamente fazem sacrifícios pelo privilégio de vida dentro de uma atmosfera urbana específica que elas acham prazerosa ou estimulante. Uma segunda perspectiva no estudo de cidades, conseqüentemente, é definir exatamente o que significa a atmosfera de uma cidade e apontar os fatores que a causam. Pode parecer que a atmosfera urbana seja uma qualidade por demais volátil para ser reduzida a um conjunto de variáveis mensuráveis, mas eu não acredito que o assunto possa ser

julgado antes que um esforço substancial seja feito nesta direção. É óbvio que qualquer abordagem desse tipo deverá ser comparativa. Não faz sentido nenhum dizer que Nova Iorque é vibrante e frenética a não ser que se tenha na mente alguma cidade específica como uma base para comparação. Em um curso que ministrei na Universidade de Harvard alguns anos atrás, Nova York, Londres e Paris foram selecionadas como pontos de referência para tentar medir a atmosfera urbana. Nós começamos com uma questão simples: Existe algum consenso sobre as qualidades que caracterizam dadas cidades? Para responder a esta questão poder-se-ia empreender uma análise de conteúdo dos relatos sobre as cidades existentes em guias de viagem, na literatura e em jornais. Uma segunda abordagem que nós adotamos, é pedir a pessoas para caracterizarem (em termos descritivos e relatos de experiências típicas) cidades em que elas viveram ou visitaram. Em anúncios colocados no New York Times e no Harvard Crimsom, pedimos a pessoas para que nos relatassem incidentes específicos em Londres, Paris e Nova Iorque que melhor ilustrassem as características particulares dessas cidades. Questionários então foram desenvolvidos, e aplicados em pessoas que conheciam duas ou três dessas cidades.

Alguns padrões diferenciadores apareceram (12). Os temas característicos referentes a Nova Iorque, por exemplo, falaram de sua diversidade, seu grande tamanho, seu ritmo e nível de atividade, suas oportunidades culturais e de entretenimento e a heterogeneidade e segregação ("guetização") de sua população. Nova Iorque provocou mais descrições em termos de qualidades físicas, ritmo e impacto emocional do que Paris ou Londres, um fato que sugere que esses aspectos são particularmente importantes no ambiente de Nova Iorque.

Um perfil contrastante aparece em Londres. Neste caso, os sujeitos colocam maior ênfase nas suas interações com os habitantes que no ambiente físico. Houve quase unanimidade sobre certos temas: aqueles relacionados à tolerância e cortesia dos habitantes de Londres. Um sujeito respondeu que:

"Quando eu tinha 12 anos, meu avô me levou ao British Museum ... um dia, e no metrô, começou a recitar para mim a Eneida em Latim ... Ele é surdo, fala muito alto e isso me embarçou muito até que eu verifiquei que ninguém estava prestando qualquer atenção ao fato. Londrinos são muito cosmopolitas e tolerantes."

Em comparação, sujeitos que descreveram os nova-iorquinos como distantes, frios e rudes referiam-se a incidentes como o seguinte:

"Eu vi um rapaz de 19 anos, distribuindo folhetos anti-guerra às pessoas que passaram. Quando ele parou numa esquina, um homem vestido de terno passou por ele andando rapidamente e esbarrou em seu braço, espalhando os folhetos para todos os lados. O homem continuou andando no mesmo ritmo."

Nós precisamos obter mais descrições de incidentes, usando métodos cuidadosos de amostragem. Pela

aplicação de técnicas de análise fatorial, podem ser discernidas dimensões relevantes de cada cidade.

As respostas sobre Paris foram igualmente divididas entre respostas referentes a seus habitantes e aquelas referentes a seus atributos físicos e sensoriais. Cafés e parques foram freqüentemente mencionados como contribuindo para a sensação de que Paris é uma cidade de amenidades, mas muitos sujeitos responderam queixosamente que os parisienses são hostis, grosseiros e frios.

Nós não podemos ter certeza, é claro, sobre até que ponto estas declarações refletem características reais das cidades e até que ponto simplesmente refletiram o conhecimento dos respondentes de preconceitos muito difundidos. De fato, pode-se apontar três fatores, aparte a atmosfera da cidade, que determinam as respostas dos sujeitos:

1. A impressão que uma pessoa tem de uma dada cidade depende de seus critérios implícitos de comparação. Um nova-iorquino que visita Paris talvez descreva a cidade como amena, enquanto que um americano do interior talvez considere Paris muito febril. Coletar julgamentos recíprocos em que nova-iorquinos julgam londrinos e vice-versa, parece um proveitoso caminho para levar em conta não só a cidade que está sendo julgada mas também a cidade nativa que serve de linha de base para quem está julgando.
2. Percepções de uma cidade são também afetadas dependendo se o observador é um turista, um recém-chegado ou um residente antigo. Primeiro, um turista será exposto a características da cidade diferentes de um residente antigo. Segundo, um pré-requisito para a adaptação a uma vida contínua em uma dada cidade parece ser a filtragem de muitas observações que o recém-chegado ou o turista achariam particularmente espantosas ou significantes; esse processo seletivo parece ser parte de um mecanismo dos moradores antigos para lidar com a sobrecarga. No interesse da economia mental, o residente simplesmente aprende a desligar-se de muitos aspectos da vida diária. Um método para estudar o impacto específico da adaptação sobre a percepção da cidade é pedir a diversas duplas de recém-chegados e antigos moradores (um recém-chegado e um antigo morador para cada par) para andarem em certos quarteirões da cidade e então relatar separadamente o que cada um observou. Adicionalmente, muitas pessoas têm notado que, quando viajam, ao retornarem à Nova Iorque de uma viagem mais prolongada ao exterior, freqüentemente sentem-se confrontados com a "feiúra brutal" e uma atmosfera distintamente frenética, cujos detalhes permanecem por algumas horas ou dias notavelmente nítidos e claros. Este período de percepção fresca deve receber atenção especial num estudo de atmosfera da cidade. Porque depois de poucos dias, detalhes que são inicialmente notáveis tornam-se menos fáceis de especificar. Eles são assimilados por

uma atmosfera de passo de fundo cada vez mais familiar, que, apesar de ser importante para dar caráter às coisas, é difícil de analisar. Não há melhor ponto de partida para se começar o estudo da atmosfera da cidade do que o momento em que o viajante retorna do exterior.

3. Os mitos populares e expectativas que cada visitante traz à cidade também afetarão o que ele percebe da cidade. Algumas vezes os preconceitos de uma pessoa sobre uma cidade são resumos relativamente acurados de suas características, mas preconceitos podem também reforçar mitos, ao filtrar as percepções do visitante para que estas se adequem às suas expectativas. Preconceitos afetam não somente as percepções da pessoa de uma cidade mas o que ela relata sobre ela.

A influência da linha de base urbana da pessoa nas suas percepções de uma dada cidade, as diferenças entre as observações de um antigo morador e aquelas de um recém-chegado, e o efeito filtrador das expectativas pessoais e dos estereótipos levantam sérias questões sobre a validade de relatos de viajantes. Além disso, nenhum psicólogo social quer confiar exclusivamente nos relatos verbais para obter uma descrição objetiva e correta da textura, do ritmo e da atmosfera geral de uma cidade. O que ele precisa fazer é imaginar modos de encaixar medidas experimentais objetivas no fluxo diário da vida da cidade, medições que podem indicar corretamente as qualidades de uma dada atmosfera urbana.

COMPARAÇÕES EXPERIMENTAIS DE COMPORTAMENTO

Roy Feldman (15) incorporou estes princípios em um estudo comparativo de comportamento voltado a compatriotas e estrangeiros em Paris, Atenas e Boston. Feldman queria ver (i) se níveis absolutos e padrões de disposição a ajudar variam significativamente de cidade para cidade, e (ii) se habitantes de cada cidade tendem a tratar compatriotas diferentemente de estrangeiros. Ele examinou cinco eventos comportamentais concretos, cada um executado por um time de experimentadores nativos e um time de experimentadores americanos nas três cidades. Os episódios envolviam (i) perguntar a nativos como chegar a um determinado lugar; (ii) pedir a nativos que enviassem uma carta para o experimentador; (iii) perguntar a nativos se eles tinham deixado cair um dólar ou o equivalente na Grécia ou França quando o dinheiro na verdade era do próprio experimentador; (iv) deliberadamente pagar a mais em uma loja por um artigo adquirido e ver se o caixa devolvia o excesso de dinheiro; (v) determinar se taxistas faziam a rota correta com estrangeiros, ou uma rota maior, e se cobravam o mesmo valor a turistas e nativos.

Os resultados de Feldman sugerem alguns contrastes interessantes nos perfis das três cidades. Em Paris, por exemplo, certos estereótipos foram confirmados. Taxistas parisienses cobram significativamente mais de estrangeiros do que cobram de seus compatriotas. Mas outros aspectos do comportamento dos parisienses não estavam de acordo com os preconceitos dos americanos: ao colocar uma carta

no correio para um estrangeiro, parisienses trataram estrangeiros significativamente melhor do que atenienses e bostonianos, e quando solicitados a mandarem cartas já preenchidas, os parisienses trataram os estrangeiros melhor do que eles trataram seus compatriotas. Similarmente, parisienses foram significativamente mais honestos do que atenienses e bostonianos em resistir à tentação de pegar o dinheiro que não lhes pertencia e parisienses foram os únicos cidadãos que foram mais honestos com os estrangeiros do que com os compatriotas neste experimento.

Os estudos de Feldman não somente começam a quantificar algumas variáveis que dão às cidades suas tramas distintas mas eles também trazem um modelo metodológico para outras pesquisas comparativas. Sua maior contribuição é sua bem sucedida aplicação de medidas objetivas e experimentais a situações diárias, um modo de estudo que oferece conclusões sobre vida urbana que são mais pertinentes que aquelas conseguidas em experimentos laboratoriais.

TEMPO E RITMO

Outro componente importante de uma atmosfera da cidade é seu tempo ou ritmo, um atributo freqüentemente notado mas menos constantemente estudado. Uma cidade tem uma qualidade frenética, febril, ou ela é indolente e vagarosa? Em um tratamento empírico dessas questões, é melhor começar de uma maneira bem simples. A velocidade do andar dos pedestres em diferentes cidades pode ser comparada. William Berkowitz (16) do Lafayette College tem empreendido uma série de estudos da velocidade do andar em Filadélfia, Nova Iorque e Boston e igualmente em pequenas e médias cidades. Berkowitz escreve que "não parece existir uma relação linear significativa entre velocidade no andar e tamanho do município mas o tamanho absoluto da diferença varia em menos de dez por cento."

Talvez o sentimento de ritmo rápido seja devido não tanto à velocidade absoluta do pedestre quanto à constante necessidade de se desviar de outros numa grande cidade para evitar colisões com outros pedestres. (Uma base para computar os ajustamentos necessários para evitar colisões é hipotetizar um conjunto de manequins mecânicos andando ao longo de uma rua e calcular o número de colisões quando os ajustes não são feitos. Claramente, quanto maior a densidade dos manequins maior o número de colisões por unidade de tempo, ou, inversamente, maior a freqüências de ajustes necessários para evitar colisões.)

Os padrões de tráfego de automóveis contribuem para o ritmo da cidade. Dirigir um automóvel proporciona um meio direto de traduzir sentimentos sobre o ritmo a uma aceleração mensurável, e o ritmo de uma cidade pode tornar-se particularmente evidente na velocidade dos veículos, nos padrões de aceleração e na latência de resposta a sinais de trânsito. O inexorável ritmo de Nova Iorque é expresso, ainda, na maneira em que pedestres permanecem em cruzamentos movimentados esperando impacientemente para uma mudança no semáforo,

fazendo tentativas de incursões para a rua e freqüentemente entrando na rua mesmo antes que o sinal fique verde.

COMPONENTES VISUAIS

Hall observou (17) que o layout físico da cidade também afeta sua atmosfera. Ruas que formam um padrão tipo "grelha", dão ao visitante uma sensação de racionalidade, ordem e previsibilidade, mas é algumas vezes monótona. Caminhos sinuosos ou ruas ramificando-se em ângulos estranhos, com muitas bifurcações (como em Paris ou Greenwich Village) criam sentimentos de surpresa e prazer estético, e forçam em maior medida a tomada de decisões na hora de escolher um caminho. Alguns podem argüir que o componente visual é absolutamente importante, que o visual de Paris ou de Nova Iorque pode ser quase equiparado à sua atmosfera. Para investigar esta hipótese, nós poderíamos conduzir estudos em que somente sujeitos cegos ou no mínimo com os olhos vendados fossem usados. Sem dúvida, descobriríamos que cada cidade possui uma textura distintiva, mesmo quando o componente visual é eliminado.

FONTES DE AMBIANCE

Assim, até aqui, nós temos tentado precisar e medir alguns dos fatores que contribuem para a atmosfera distinta de uma grande cidade. Mas nós também podemos perguntar por que as diferenças na atmosfera urbana existem? Como elas aparecem, e estão elas de alguma maneira relacionadas a fatores de densidade, grandes números e heterogeneidade discutidas acima?

Primeiro, há o fator óbvio de que, mesmo em grandes cidades, a população e a densidade diferem. As áreas metropolitanas de Nova Iorque, Londres e Paris, por exemplo, contêm 15 milhões, 12 milhões e 8 milhões de habitantes respectivamente. Londres tem uma densidade média de 43 pessoas por acre, enquanto Paris é mais congestionada com densidade média de 114 pessoas por acre (18). Quaisquer características que sejam especificamente atribuíveis à densidade serão provavelmente mais pronunciadas em Paris que em Londres.

Um segundo fator que afeta a atmosfera da cidade é a origem das populações estudadas (19). É uma característica das grandes cidades que elas não reproduzem suas próprias populações, mas que seus números são constantemente mantidos e aumentados pelo fluxo de residentes vindos de outras partes do país. Isto pode ter um efeito determinante sobre a atmosfera da cidade. Por exemplo, Oslo é uma cidade em que quase todos os residentes afastaram-se de uma existência puramente rural há somente duas ou três gerações, e isto contribui para suas normas serem próximas às do ambiente rural.

Uma terceira fonte da atmosfera é a cultura nacional geral. Paris combina adaptações à demografia de cidade e certos valores específicos da cultura francesa. Nova Iorque é uma mistura de valores americanos e valores que aparecem como um resultado da densidade

extraordinariamente alta e grande população.

Finalmente, poder-se-ia especular que a atmosfera de uma grande cidade pode ser traçada às condições históricas específicas sob as quais a adaptação à sobrecarga urbana ocorrem. Por exemplo, uma cidade que adquiriu sua população e densidade durante um período de expansão comercial responderá a novas condições demográficas com adaptações designadas para servir puramente a necessidades comerciais. Assim, Chicago, que se desenvolveu e passou a ser uma grande cidade sob a influência de estímulos puramente comerciais, adaptou-se de uma maneira que enfatiza necessidades comerciais. Capitais européias, por outro lado, incorporaram muitas adaptações que foram apropriadas para o período de seu crescimento em números e densidade. Uma vez que valores aristocráticos prevaleciam no tempo de crescimento dessas cidades, os mecanismos desenvolvidos para lidar com a sobrecarga foram baseados em considerações diferentes daquelas relacionadas somente à eficiência. Assim, os modos, as normas e vantagens de Paris e Viena continuam a refletir valores estéticos e a idealização do lazer.

MAPAS COGNITIVOS DE CIDADES

Quando nós falamos de "comparações comportamentais" entre cidades, é necessário especificar quais partes da cidade são mais relevantes para a retirada de amostras. Em uma amostragem de "nova-iorquinos", deveremos incluir residentes de Bay Ridge ou Flatbush, além de habitantes de Manhattan? E, caso sim, como deveremos distribuir a amostra? Uma maneira de definir limites relevantes na hora de fazer a amostragem, é determinar quais áreas da cidade formam seu núcleo psicológico ou cognitivo. Assim, distribuiremos nossas amostras com mais peso nas áreas consideradas por mais pessoas como sendo representativas da "essência" da cidade.

O psicólogo é menos interessado no layout geográfico de uma cidade ou nas suas demarcações políticas do que em representações cognitivas da cidade. Hans Blumenfeld (20) aponta que a estrutura perceptiva de uma cidade moderna pode ser expressa pela "silhueta" do grupo de arranha-céus em seu centro e pelos grupos menores de prédios de escritórios nos subcentros, mas que, as áreas urbanas, por causa de sua grande extensão, não podem mais ser vivenciadas como conjuntos completamente articulados de ruas, praças e espaços.

Em *The Image of City* (21) Kevin Lynch criou um mapa cognitivo de Boston através de entrevistas com seus moradores. Talvez seu achado mais significativo seja o de que, enquanto certos marcos da cidades, como a casa Paul Rever ou o Boston Common, assim como os caminhos que os une, são conhecidos por aproximadamente todos os moradores de Boston, grandes áreas da cidade são simplesmente desconhecidas pelos habitantes.

Usando a técnica de Lynch, Donald Hooper (22) criou um mapa cognitivo de Nova Iorque a partir das respostas obtidos no estudo feito em Paris, Londres e Nova Iorque. Os resultados de Hooper foram similares aos de Lynch:

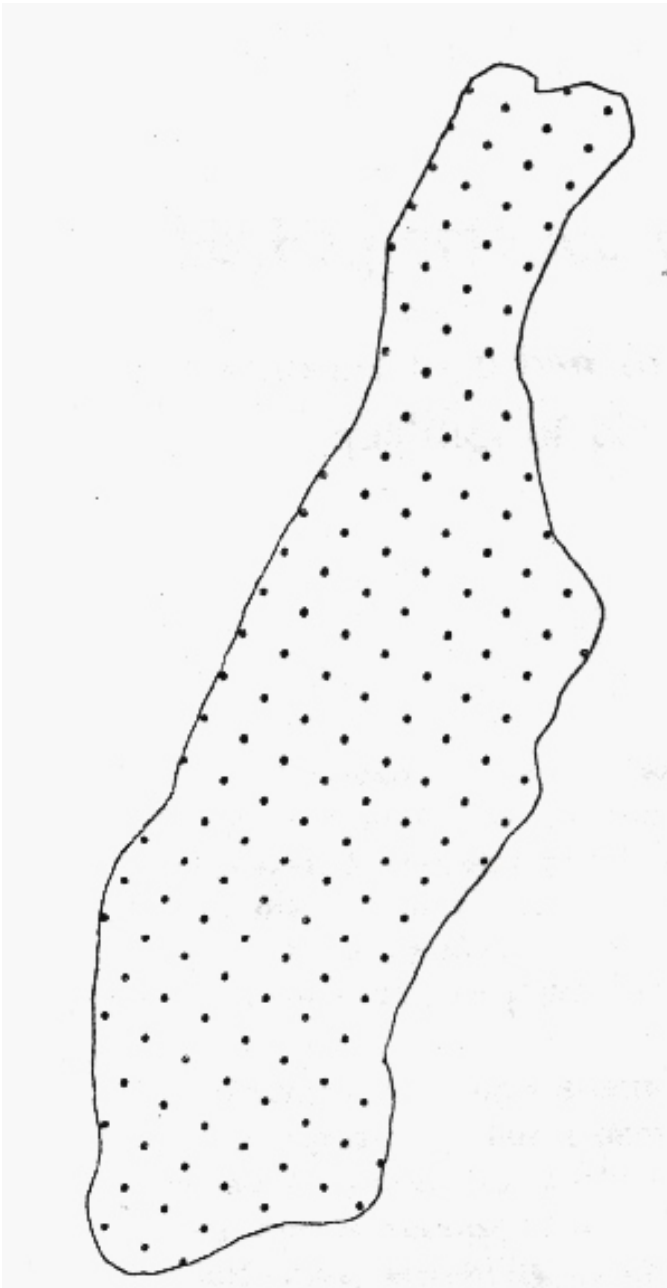


Figura 2 Para criar um mapa psicológico de Manhattan, faz-se uma amostragem de pontos geográficos. A partir de fotografias, os respondentes tentam identificar a localização de cada ponto. A cada ponto é dado um índice numérico indicando a proporção de pessoas que conseguem identificar sua localização

Nova Iorque parece ter um denso núcleo de marcos muito conhecidos no centro de Manhattan, rodeado pelas vastas regiões desconhecidas do Queens, Brooklyn e o Bronx. As lojas do Times Square, Rockefeller Center e a Quinta Avenida sozinhas incluem metade dos lugares especificamente citados pelos sujeitos como os lugares freqüentados em que eles passaram a maior parte de seu tempo. Todavia, na área exterior ao centro, somente alguns marcos isolados foram identificados. Outro padrão interessante ficou evidente: mesmo os símbolos mais conhecidos de Nova York apareceram de forma bastante aglomerada, e os caminhos que os ligam parecem insignificantes no mapa.

O mapa psicológico pode ser usado para mais do que somente técnicas de amostragem. Lynch (21) argumenta,

por exemplo, que uma boa cidade é altamente imaginável, tendo muitos símbolos conhecidos, associados entre si por caminhos bem conhecidos, enquanto que cidades insípidas são acinzentadas e difíceis de descrever. Nós poderíamos testar a relativa "imaginabilidade" de uma série de cidades, determinando a proporção de residentes que reconhecem uma amostra de pontos geográficos e seus caminhos associados. Se quiséssemos ser ainda mais precisos, poderíamos construir um mapa cognitivo que não somente mostrasse os símbolos da cidade mas também medisse o grau preciso do significado cognitivo de qualquer ponto específico da cidade, em relação a qualquer outro. Ao sobrepor um padrão de pontos a um mapa da cidade de Nova Iorque, por exemplo, e tirando fotografias de cada ponto, poderíamos determinar que proporção de uma amostra de habitantes da cidade conseguiriam identificar o local especificado por cada ponto (veja Figura 2). Poderíamos até levar os sujeitos, de olhos vedados, a um dos pontos representados no mapa, então remover a venda e pedir para identificar a localização a partir da visão em volta dele.

Os mapas psicológicos também podem ser usados para obter *insight* acerca das diferentes percepções de uma cidade possuídas por sub-grupos culturais diferentes, e acerca da maneira em que suas percepções podem mudar. Nos primeiros anos de vida, tanto brancos quanto negros certamente possuem uma visão limitada da cidade, centrada na vizinhança imediata em que crescem. Na adolescência, no entanto, o campo de conhecimento do adolescente branco provavelmente aumenta rapidamente; ele passa a conhecer as oportunidades das áreas do centro e afastadas da cidade, e passa a se ver funcionando dentro de um campo urbano mais amplo. Mas o processo de guetização, ao qual é submetido o adolescente negro, irá com certeza obstaculizar a expansão de sua percepção da cidade. Estas idéias são especulativas, mas facilmente sujeitas ao teste empírico.

CONCLUSÃO

Tentei indicar uma teoria organizadora, que começa com os fatos básicos da vida na cidade: grandes números, densidade e heterogeneidade. Estes são externos ao indivíduo. Ele por sua vez vivencia estes fatores como sobrecarga, ao nível dos papéis, das normas, das funções cognitivas e dos serviços. Esta sobrecarga leva a mecanismos adaptativos, que criam os tons e os comportamentos distintos da vida na cidade. Estas idéias, é claro, precisam ser examinadas em estudos comparativos objetivos de metrópoles e cidades pequenas.

O segundo ponto refere-se à atmosfera diferencial das grandes cidades, como Paris, Londres e Nova York. Cada uma tem um sabor distinto, e oferece uma qualidade diferente de experiências. Um conhecimento mais preciso da atmosfera urbana parece ser alcançável através dos instrumentos da pesquisa experimental.

REFERÊNCIAS E ANOTAÇÕES

- 1 New York Times (15 June 1969).
- 2 L. Wirth, Amer. J. Soc. 44, 1 (1938). Wirth's ideas have come under heavy criticism by contemporary

- city planners, who point out that the city is broken down into neighborhoods, which fulfill many of the functions of small towns. See, for example, H. J. Gans, *People and Plans: Essays on Urban Problems and Solutions* (Basic Books, New York, 1968); J. Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities* (Random House, New York, 1961); G. D. Suttles, *The Social Order of the Slum* (Univ. of Chicago Press, Chicago, 1968).
- 3 G. Simmel, *The Sociology of George Simmel*, K. H. Wolff, Ed. (Macmillan, New York, 1950) [English translation of G. Simmel, *Die Grosstädte und das Geistesleben: Die Grosstadt* (Jansch. Dresden, 1903)].
 - 4 R. L. Meier, *A Communications Theory of Urban Growth* (M.I.T. Press, Cambridge, Mass., 1962)
 - 5 S. Milgram and P. Hollander, *Nation* 25, 602 (1964).
 - 6 B. Latané and J. Darley, *Amer. Sci.* 57, 244 (1969).
 - 7 S. Gaertner and L. Bickman (Graduate Center, The City University of New York), unpublished research.
 - 8 D. Altman, M. Levine, M. Nadien, J. Villena (Graduate Center, The City University of New York), unpublished research.
 - 9 P. G. Zimbardo, paper presented at the Nebraska Symposium on Motivation (1969).
 - 10 J. Waters (Graduate Center, The City University of New York), unpublished research.
 - 11 W. McKenna and S. Morgenthau (Graduate Center, The City University of New York), unpublished research.
 - 12 N. Abuza (Harvard University), "The Paris-London-New York Questionnaires," unpublished.
 - 13 P. Abelson, *Science* 165, 853 (1969).
 - 14 A. L. Strauss, Ed. *The American City: A Sourcebook of Urban Imagery* (Aldine, Chicago, 1968) .
 - 15 R. E. Feldman, *J. Personality Soc. Psychol.* 10, 202 (1968).
 - 16 W. Berkowitz, personal communication.
 - 17 E. T. Hall, *The Hidden Dimension* (Doubleday, New York, 1966).
 - 18 P. Hall, *The World Cities* (McGraw-Hill, New York, 1966).
 - 19 R. E. Park, E. W. Burgess, R. D. McKenzie, *The City* (Univ. of Chicago Press, Chicago, 1967), pp. 1-45.
 - 20 H. Blumenfeld, in *The Quality of Urban Life* (Sage, Beverly Hills, Calif., 1969).
 - 21 K. Lynch, *The Image of the City* (M.I.T. and Harvard Univ. Press, Cambridge, Mass., 1960). [português: *A imagem da cidade*, São Paulo: Martins Fontes, 1988].
 - 22 D. Hooper (Harvard University), unpublished.

Barbara Bengen worked closely with me in preparing the present version of this article. I thank Dr. Gary Winkel, editor of *Environment and Behavior*, for useful suggestions and advice.