

Universidade de Brasília

Instituto de Psicologia

Programa de Pós-graduação em Psicologia Social, do Trabalho e das
Organizações

Bom dia, Senhor Motorista: *priming* conceitual e a civilidade no
ônibus

Mestrado

Natália Ferreira Damião

Brasília, DF

Outubro 2011

Universidade de Brasília

Instituto de Psicologia
Programa de Pós-graduação em Psicologia Social, do Trabalho e das
Organizações

Bom dia, Senhor Motorista: *priming* conceitual e a civilidade no ônibus

Mestrado

Natália Ferreira Damião

Brasília, DF

Outubro 2011

Universidade de Brasília
Instituto de Psicologia

Programa de Pós-graduação em Psicologia Social, do Trabalho e das
Organizações

Bom dia, Senhor Motorista: *priming* conceitual e a civilidade no ônibus

Mestrado

Natália Ferreira Damião

Dissertação apresentada ao Programa
de Pós-Graduação em Psicologia
Social, do Trabalho e das
Organizações, como requisito parcial
à obtenção do título de mestre

Brasília, DF

Outubro 2011

Bom dia, Senhor Motorista: *priming* conceitual e a civilidade no ônibus

Dissertação defendida diante da banca examinadora constituída por:

Prof^a. Isolda de Araújo Günther (Presidente)

Programa de Pós-graduação em Psicologia Social, do Trabalho e das
Organizações

Prof. Ronaldo Pilati (Membro Titular)

Programa de Pós-graduação em Psicologia Social, do Trabalho e das
Organizações

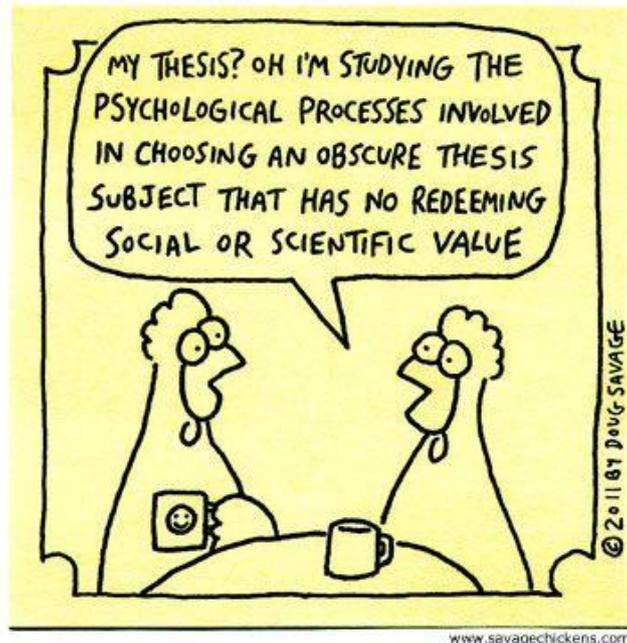
Prof. Jorge Mendes de Oliveira Castro Neto (Membro Titular)

Programa de Pós-graduação em Ciências do Comportamento (PPB)

Prof. Claudio Vaz Torres (Membro Suplente)

Programa de Pós-graduação em Psicologia Social, do Trabalho e das
Organizações

Para minha mãe, Clara, leal incentivadora e
dona da minha maior saudade



Agradecimentos

Às preciosas contingências, e suas aliadas ó as escolhas. Porque sem elas não haveriam pai, mãe, irmãos, família, queridos amigos, os bons colegas, valiosas orientações, aprendizados, caminhos, erros, acertos, perdas, encontros, conhecimento, dissertação.

Sumário

	Páginas
Lista de Tabelas	vii
Lista de Figuras	viii
Resumo	ix
Abstract	x
Introdução	1
CAPÍTULO 1 Referencial Teórico	6
1.1 Civilidade	6
1.1.1 A Psicologia Positiva e a Civilidade	6
1.1.2 A civilidade e sua abordagem histórica	8
1.1.3 A civilidade e suas atribuições	10
1. 2 Comportamento socioespacial humano	14
1.3 Processos Automáticos e Controlados: A cognição social e o comportamento de civilidade	18
1.4 Justificativas e Objetivos	24

CAPÍTULO 2 Método	29
2.1 Ambiente da pesquisa	28
2.2 Amostra	28
2.3 Instrumento	29
2.4 Procedimentos	30
2.4.1 Determinando a densidade social	30
2.4.2 Pré teste do instrumento	31
2.4.3 Condições experimentais	31
2.4.3.1 Cond. Exp. <i>prime</i> letra de música	32
2.4.3.2 Cond. Exp. <i>prime</i> tarefa	32
2.4.3.3 Cond. Exp. <i>prime</i> tarefa comparativa	33
2.4.3.4 Pesquisadores no estudo	33
2.4.3.5 Observações adicionais sobre a amostra	34
2.5 Análise dos dados	34
CAPÍTULO 3 Resultados	35
3.1 Primeira Hipótese.	35
3.2 Segunda Hipótese.	36
3.3 Terceira Hipótese.	37
3.4 Comparando linha de base vs <i>prime</i>	40
3.5 Sexo	40
3.6 Teste de modelo preditivo	41
3.6.1 Teste para a Multicolinariedade	42
3.6.2 A Análise de Regressão Logística	43
CAPÍTULO 4 Discussão	45
4.1 Primeira Hipótese.	45
4.2 Segunda Hipótese.	47
4.3 Terceira Hipótese.	51

4.3.1 Condição Música	51
4.3.2 Condição Tarefa	52
4.3.3 Discussão geral das condições experimentais	52
4.3.4 Considerações Finais	55
Referências	58
Anexos	67

Lista de Tabelas

	Página
Tabela 1. Condições experimentais do estudo/ comportamentos dos participantes .	32
Tabela 2. Frequência dos comportamentos de cumprimentar ou não o motorista, manifestos pelos participantes na condição Período do dia	35
Tabela 3. Frequência dos comportamentos manifestos pelos participantes conforme a densidade dentro do ônibus, no momento em que o usuário saiu	36
Tabela 4. Frequência dos comportamentos manifestos pelos participantes na condição Música/Manhã	37
Tabela 5. Frequência do comportamento manifesto pelos participantes na condição Música/Tarde	38
Tabela 6. Frequência do comportamento manifesto pelos participantes na condição Tarefa/Manhã	39
Tabela 7. Frequência do comportamento manifesto pelos participantes na condição Tarefa/Tarde	39
Tabela 8. Frequência do comportamento manifesto pelos participantes a partir da comparação linha de base vs. Prime	40
Tabela 9. Frequência do comportamento manifesto pelos participantes a partir da comparação entre sexos	41
Tabela 10. Índices de Tolerância e FIV	43

Tabela 11. Índices da Regressão Logística	44
---	----

Lista de Figuras

	Página
Figura 1. Visão global das relações entre privacidade, espaço pessoal, territorialidade e aglomeração	17

Resumo

A presente investigação aplica o referencial teórico e o paradigma metodológico de *priming*, junto ao comportamento prosocial, no intuito de estudar e potencializar o comportamento de civilidade. Assim sendo, o objetivo deste estudo foi investigar o fenômeno da civilidade no contexto do trânsito. Foram elaborados dois delineamentos quasi-experimentais. O primeiro consistiu na exposição de uma música com conteúdo de civilidade e o segundo realizado por meio da apresentação de um instrumento contendo uma Tarefa de Desembaralhamento de Sentenças e uma história em quadrinhos. A amostra consistiu em 267 usuários de uma linha de ônibus de vizinhança. Os resultados endossam a vasta literatura que aponta para a influência negativa da densidade no comportamento humano. Discutiram-se as contribuições do estudo para o entendimento da civilidade no contexto do trânsito, bem como as aplicações do paradigma de *priming* e da pesquisa experimental de campo.

Palavras-Chave: civilidade, *priming*, comportamento prosocial, experimento de campo.

Abstract

This research applies the theoretical and methodological paradigm of priming, to prosocial behavior, in order to study civility and improve it. Therefore, the goal of this study was to investigate the phenomenon of civility in the context of traffic. Two quasi-experimental designs were prepared. The first was the exhibition of a music lyric content of civility and the second held by the presentation of an instrument with a task of unscrambling sentences and a comic strip. The sample consisted of 267 users, which were surveyed in a neighborhood bus line. Results endorsed the vast literature that points to the negative influence of density on human behavior. The study's contributions to the understanding of civility in the context of traffic, applications of the priming paradigm and experimental research field were discussed.

Key-words: civility, priming, prosocial behavior, field experiment

Os cientistas sociais focalizaram durante muito tempo estudos sobre comportamentos sociais de cunho disfuncional. Entretanto, a partir do movimento denominado Psicologia Positiva, referenciado por Seligman e Csikszentmihalyi (2000), foram propostas abordagens de investigação que enfatizassem funções e processos relativos à afinidade e cooperação, no intuito de melhorar a qualidade de vida e minimizar o desenvolvimento de situações de conflito e agressão.

As implicações de caráter prático, dirigidas à melhoria da vida em sociedade, resgataram o interesse no estudo das pequenas interações pessoais de caráter flexível, isto é, contatos humanos casuais, voluntários e efêmeros, os quais são responsáveis por uma espécie de estruturação do funcionamento social.

Nesse contexto, enquadra-se a noção de civilidade, que se constitui como um conjunto de comportamentos adequados e pautados em regras tácitas, as quais intercedem nas relações formais cotidianas. De forma mais específica, a civilidade pode ser pensada como um mecanismo regulador que governa trocas interpessoais concentrada em um intervalo entre o íntimo e o invasivo, fornecendo um terreno comum para interações entre sujeitos distintos, com interesses diversos. Uma vez que tal construto provisiona uma base para comunicações entre pessoas desconhecidas, os códigos embasados por ele têm o potencial de instituir uma rotina mais tolerante e agradável no âmbito interpessoal. Nesta modalidade de contatos, a civilidade reduziria o nível do custo emocional de se estabelecer uma relação interpessoal (Ikegami, 2004).

O panorama sociológico estabelece uma associação entre a dinâmica da vida cidadina e o conceito de civilidade, visto que este último é considerado uma conquista histórica do urbanismo e do comércio. A concentração populacional nas cidades, a complexa divisão do trabalho e o florescer das ciências e das artes, neste âmbito, compõem os principais aspectos fomentadores para o advento da civilidade (Boyd, 2006).

A civilidade está intimamente relacionada a princípios morais e sociais, manifestos por ordens tradicionais da sociedade industrial, ou seja, geralmente apregoados por instituições religiosas, pela lógica político-econômica, pela democracia liberal e pela dinâmica da cultura moderna e contemporânea. Além disso, segundo o sentido clássico da palavra, a civilidade remete-se à competência daqueles que estão aptos a viver em cidades, desenvolver responsabilidades de cidadania e respeitar direitos e deveres (Peck, 2002).

Por outro lado, em sua obra clássica *A experiência de viver na cidade*: adaptações a sobrecarga urbana criam qualidades características à vida nas cidades que podem ser mensuradas, Milgram (1970) sugere que viver em centros urbanos exerce influência contígua no comportamento dos seus habitantes. De acordo com este autor, a sobrecarga de estimulação sensorial das grandes cidades acarretaria comportamentos pouco estimuladores da convivência social (Silva & Günther, 2001).

Em termos técnicos, tal sobrecarga se refere à inaptidão para processar informações proveniente de um ambiente, por parte de um determinado sistema, devido à existência de inúmeros estímulos a serem processados, ou ainda, por causa da continuidade de informações que são proporcionadas. Conseqüentemente, por parte do sistema, podem ocorrer adaptações ou seleções de prioridades e escolhas. Assim sendo, pode-se afirmar que a vida urbana é sucessivamente constituída por uma série de estímulos que sobrecarregam o organismo nos mais diversos níveis, os quais incidem no desempenho dos papéis e normas sociais e do funcionamento cognitivo.

Princípios de seletividade emergem com o desígnio de eleger e definir objetos que sejam válidos no investimento de tempo e energia, de modo que aqueles elementos que não se enquadrem nesta seleção deverão ser potencialmente ignorados. No contexto urbano, de modo a evitar contatos desnecessários, delinear-se-iam as condutas e as transações sociais caracterizadas pela imposição de limites, as quais atuariam na

forma de mecanismos de filtro social no intuito de enfraquecer e tornar superficiais o envolvimento entre as pessoas. Logo, tal mecanismo adaptativo, ao mesmo tempo em que protege, aliena o indivíduo do ambiente social (Milgram, 1970).

Não obstante, o exercício da civilidade no contexto urbano é presumidamente carente, mesmo se constituindo como um ato de contato superficial. Pequenos incidentes, como esbarrar em alguém e não pedir desculpas, são ocorrências habituais nas grandes cidades. Acontece que, aparentemente, a dinâmica nesses locais está fundamentada em normas de não-envolvimento, sendo implicitamente bem definidas e arraigadas nestes espaços, passando a se constituir como regras que seus habitantes relutam em violar. Tais processos alicerçam-se em características inerentes destes lugares, tais como a alta densidade e heterogeneidade de seus residentes, e, desta forma, ocorrendo de forma gradual, este ajustamento seria uma espécie de resposta generalizada às experiências cotidianas de sobrecarga.

A vida cotidiana é permeada, ainda, por outros processos psicológicos de natureza automática, os quais se apresentam das mais variadas formas. Características e elementos ambientais e eventos situacionais podem exercer influência direta ou indireta no comportamento. Nesse sentido, o *priming*, efeito de memória implícita que influencia a resposta a um estímulo posterior, se constitui como um destes fenômenos. O efeito cognitivo do *priming* ocorre quando um estímulo prévio engatilha e facilita o processamento de uma informação. Os *primings* podem operar de maneira pré ou pós-consciente (Busnelo, Stein & Salles, 2008; Fiske & Taylor, 2008).

Essencialmente, existem duas classes de *priming*: subliminar e supraliminar. O primeiro é considerado como uma forma pura de automatismo, sendo não intencional, fora da consciência e do controle. No segundo, porventura mais impactante em base diária, existe a percepção do *priming*, entretanto sem se estar consciente dos seus efeitos nas reações subsequentes. Apesar destas distinções, ambos afetam o comportamento e

os estados emocionais, operando por meio de mecanismos similarmente encobertos, uma vez que seus efeitos são desconhecidos por parte dos sujeitos (Fiske & Taylor, 2008).

A automaticidade reativa decorre do propósito de facilitar e tornar mais eficiente o processamento das informações, porquanto o cérebro humano utiliza atalhos como mecanismos dispostos a lidar com a complexidade de estímulos cotidianos.

O fenômeno de *priming* pode ser utilizado como método para evidenciar processos cognitivos e, desta forma, verificar como a exposição ao *priming* afetaria o comportamento subsequente. Uma das modalidades que compõem este grupo de técnicas é o *priming* semântico, em que existe uma relação de significado ou de contexto entre o *prime* e o alvo de apresentação. Este processo ocorre de forma supraliminar, ou seja, percebe-se o estímulo, mas não os efeitos consequentes.

Tendo em vista a argumentação exposta, o presente trabalho investiga a ocorrência do comportamento de civilidade em situações naturalísticas e a sua suscetibilidade de ser influenciado e maximizado por *primes* que estejam conceitualmente relacionados a este construto.

Assim sendo, esta dissertação se estrutura em sete capítulos. O primeiro aborda o movimento da Psicologia Positiva e o seu interesse em estudar comportamentos humanos ajustados, para então, a partir desta conjectura, apresentar uma evolução histórica e social do construto de civilidade. O Capítulo 2 discute os comportamentos consequentes da relação pessoa-ambiente, tendo em vista que esta interação é mutuamente influenciadora. Uma vez que este estudo se desenvolve em um ambiente público, conceitos como densidade e espaço pessoal também são importantes para a compreensão da civilidade neste contexto. O Capítulo 3 expõe pontualmente as bases da Cognição Social, além de distinguir os processos automáticos e controlados, e, em seguida, conceitua o paradigma do *priming* e finaliza expondo suas possibilidades de

utilização em investigações sobre o comportamento humano. O Capítulo 4 explicita as justificativas deste trabalho, seus objetivos e as hipóteses levantadas. No Capítulo 5, é descrito o método do estudo ora relatado e, no Capítulo 6, os resultados encontrados. O Capítulo 7 discute com base na literatura os principais achados e pontua as conclusões finais, as contribuições, as limitações e as sugestões para trabalhos futuros.

CAPÍTULO 1

1.1 Civilidade

1.1.1 A Psicologia Positiva e a Civilidade

Em 1998, o psicólogo Martin Seligman, ao assumir a presidência da American Psychological Association (APA), sinalizou o predomínio de pesquisas cujos temas de estudo enfocavam aspectos problemáticos e patológicos do comportamento humano. A partir de uma investigação no banco de dados da PsycInfo, constatou que a área da Psicologia havia descuidado de tópicos relacionados ao bem-estar e à promoção de uma vida mais ajustada em sociedade. O escopo da Psicologia Social, por exemplo, durante muito tempo consistiu em comportamentos como o de preconceito e discriminação.

Em consequência, dois anos mais tarde, Seligman e Czikszentmihalyi publicaram uma edição especial da *American Psychologist*, a qual indicou a existência de lacunas investigativas a respeito de elementos de caráter virtuoso e a necessidade de produção de conhecimento sobre situações e circunstâncias íntegras (Paludo & Koller, 2007).

Nesse sentido, a origem da Psicologia Positiva se constituiu como um movimento em resposta ao pensamento dominante na ciência psicológica que estava direcionado aos fatores desviantes do comportamento humano. A reação se confirmou no crescimento de números e publicações em periódicos, conferências e cursos oferecidos, todos relacionados à área supracitada, sustentando seu processo de expansão, bem como fortalecendo e divulgando estudos empíricos e teóricos.

Tópico evidenciado por meio da Psicologia Positiva, o comportamento prosocial se configura como a integração de ações exercidas, geralmente, de forma voluntária e solidária, as quais se constituem como benéficas para as relações interpessoais, a saúde mental e emocional. Seja de forma individual ou coletiva, sua aplicabilidade é uma

alternativa para lidar com comportamentos socialmente indesejados (Aznar-Farias & Oliveira-Monteiro, 2006).

A variedade de comportamentos que podem ser categorizados como prosociais é abrangente, visto que nesta lista estão inclusos desde os comportamentos de ajuda (em que há uma demanda por tempo, energia, disposição, entre outros esforços mais concretos àqueles que desenvolvem esse tipo de conduta), até atos de civilidade, os quais estariam associados à comunicação, à expressão de respeito e boas maneiras, bem como à disposição para equilibrar interesses públicos e pessoais na criação de um bem-estar comum.

Desta forma, para melhor compreender o fenômeno, surgiu a necessidade de taxonomizar tais comportamentos. A proposta de Penner, Dovidio, Piliavin e Schroeder (2005), a qual consiste em um modelo multinível do comportamento prosocial, tem oferecido grande auxílio para a sua compreensão. Os autores dividem os episódios de prosocialidade em níveis micro, meso e macro. O primeiro engloba cognições implícitas e se baseia na influência de processos não conscientes, ambos relacionados a fatores intraindividuais. A maneira como *primes* afetam a probabilidade de episódios de ajuda consiste em um exemplo de estudo neste campo. Por sua vez, entende-se que o nível meso é composto por relações interpessoais permeadas por normas sociais dos contextos urbanos. Por fim, o nível macro está pautado em elementos de cunho organizacional, representados pela atividade de voluntariado.

É importante frisar que os níveis contemplados neste estudo consistem no micro e meso, e que, de acordo com a hipótese do custo pessoal em desenvolver um comportamento prosocial (Dovidio & Penner, 2001), pode-se considerar a civilidade como um tipo de conduta que implica em um baixo custo de esforço e envolvimento para o indivíduo.

Uma vez que a civilidade, de acordo com Moser e Corroyer (2001), diz respeito a regras e códigos implícitos responsáveis por consolidar padrões de condutas para as interações sociais cotidianas, pode-se considerar que a sua compreensão está enquadrada nos níveis micro e meso. A civilidade visa garantir uma distância social apropriada a não-invasão da privacidade e, simultaneamente, proporcionar uma melhor comunicação entre as pessoas.

Nesse sentido, é necessário destacar como o conceito de civilidade se desenvolveu ao longo da história humana, para assim compreender sua instituição na sociedade contemporânea. A próxima subseção é dedicada a esta construção.

1.1.2 A civilidade e sua abordagem histórica

A relação entre ordem e estrutura social é objeto de interesse sociológico há séculos. Recentemente, a atenção voltou-se para o domínio público e as conseqüências advindas do estilo de vida urbano, como a falta de boas maneiras e etiqueta e o desrespeito a autoridade.

Porém, antes de um exame histórico mais detalhado acerca da civilidade, é necessário determinar seu significado. Segundo Boyd (2006) há duas conotações distintas do termo civilidade. A primeira o reduz à dimensão das boas maneiras e formalidades existentes em intercâmbios cotidianos. Nesta visão, a civilidade ocorre por meio de interações corteses, como o uso de pronomes de tratamento, cumprimentos, agradecimentos e outras palavras cordiais, como o *öpor favorö*. Por outro lado, a segunda perspectiva sobre o termo está relacionada a direitos e deveres políticos do cidadão.

Este trabalho apóia sua argumentação na primeira concepção de civilidade, porém ambas as compreensões não estão dissociadas. Conceber a civilidade de forma

clássica implica em afirmar que os civilizados são aqueles que estão aptos a viver em cidades e se ajustar aos benefícios e responsabilidades políticas e da cidadania (Peck, 2002).

Ao longo da história, as sociedades criaram normas, com o objetivo de guiar as relações entre grupos e pessoas. Apesar de nem sempre proceder do Estado, alguns desses princípios impunham regras que se não fossem acompanhadas, implicariam em sanções, em que as conseqüências determinavam a exclusão e a desaprovação daqueles que não as respeitassem.

De acordo com os estudos de Elias (1939/2004), o conceito de civilização se estabeleceu na França, a partir da segunda metade do Século XVIII, com a função de diferenciar a figura da classe alta europeia das classes mais baixas. Isto aconteceu com a lenta extinção da nobreza feudal e a constituição de uma nova aristocracia ao longo dos Séculos XVI e XVII. O termo civilização surgiu como um reflexo do movimento iluminista, derivado da noção de civilizado. Desta forma, a noção de civilidade cunhou-se para designar comportamentos socialmente aceitáveis. Com a implementação de novas políticas econômicas e a urbanização e modernização das cidades, os códigos de comportamento se fortaleceram.

O princípio da igualdade moral é o cerne da concepção moderna de civilidade, a qual se baseia em interações que vão além do íntimo, do núcleo familiar ou tribal. Da mesma forma, o construto também está associado à ordem socioeconômica e mercadológica que se estabeleceu após o Século XVIII. A urbanização, assim como a concentração populacional nas cidades, a complexa divisão do trabalho, o gosto pelo requinte artístico e o florescer científico foram os grandes fomentadores desta noção de civilidade. Ironicamente, entretanto, apesar das associações entre cidade e qualidades da civilidade, a vida urbana frequentemente é tida como palco de condutas de incivilidade.

Tal fato é retratado não apenas diariamente em veículos midiáticos, mas também está presente em livros e em obras cinematográficas.

No clássico ensaio *„A Metrópole e a vida mental“*, Simmel (1903/1971) delinea o contexto urbano impregnado pela lógica calculista de mercado, bem como uma atmosfera de intelectualidade e reserva, o anonimato e a desconfiança generalizados para com estranhos, acompanhados do que o autor chamou de *„atitude blasé e dureza implacável“*, em que a economia e a divisão do trabalho são levadas ao extremo. Para este teórico, a cidade é um arquétipo do duelo moderno entre a objetividade cultural e a subjetividade individual.

1.1.3 A civilidade e suas atribuições

Para Billante e Saunders (2002) existem três facetas elementares à civilidade. A primeira trata o construto como uma forma de demonstrar respeito aos demais, a qual se torna uma ação ou gesto que simboliza muito mais do que a consequência de um comportamento, mas também uma consideração para com outros indivíduos. Em segundo lugar, a civilidade está relacionada ao domínio público, como um comportamento que ocorre neste ambiente. Em outras palavras, a civilidade organiza meios de guiar as relações entre pessoas, definindo formas de conduta. Por fim, o terceiro componente é o autoregulador, porquanto a civilidade envolve situações em que um sujeito abdica de seus interesses pessoais imediatos, para que a relação com desconhecidos torne o ambiente social mais aprazível.

Além disso, de acordo com os autores supracitados, a civilidade é um mecanismo que possui três funções sociais. Expressa virtudes morais, as quais são, a princípio, mais vantajosas de serem seguidas do que rejeitadas, sinalizando para outras pessoas o desejo de cumprir regras que são compartilhadas socialmente. Por sua vez, o

segundo emprego da civilidade diz respeito a facilitar a cooperação entre indivíduos, visto que a colaboração envolve um movimento de dar e receber mútuo, o qual se mostra necessário para um funcionamento social com o mínimo de conflito. Por último, a civilidade parece ser uma alternativa para a coerção excessiva, cuja regra fundamenta-se basicamente no respeito às diversidades dentro de um contexto público.

Além disso, há uma conexão que se estabelece por meio da relação entre as teorizações de Simmel e a noção de civilidade, visto que, esta última, pode ser considerada como parte deste mecanismo de controle social, o qual institui ordem, previsibilidade e igualdade. Tais estatutos possibilitam a existência de uma sociedade plural. Desta forma, a civilidade pode ser interpretada como uma forma de controle que serve, em alguns aspectos, como uma restrição à liberdade e uma busca de padronização dos comportamentos. Contudo, para o autor supracitado, a civilidade seria uma das respostas para a pergunta: *“como a sociedade é possível?”*.

Grandes metrópoles são alvos constantes de movimentos migratórios, recebendo pessoas de vários países, com diversas heranças culturais e religiosas, o que torna a vida urbana um caldeirão de identidades e tradições. As constantes situações que envolvem interações entre esta heterogeneidade, dentre as quais muitas implicam em proximidade física, requerem normas sociais para estabelecer uma adaptação e tolerância mútua, no intuito de maximizar a cooperação que a vida coletiva exige (Boyd, 2006).

Todavia, no texto clássico, *“A experiência de viver na cidade: adaptações a sobrecarga urbana criam qualidades características à vida nas cidades que podem ser mensuradas”*, Milgram (1970) aponta que o exercício da civilidade no contexto citadino é deficiente, mesmo que seja uma interação que acontece em um nível superficial. Paradoxalmente, nestes ambientes também se desenvolvem normas de não-envolvimento. O cerne da análise urbana deste teórico reside em índices demográficos,

como alta densidade e a heterogeneidade da população, bem como em fatores psicológicos, condensados no conceito de sobrecarga de estímulos sensoriais.

Os comportamentos desenvolvidos, notadamente neste contexto, seriam respostas adaptativas ao excesso de estimulação que a cidade proporciona. Uma vez que decorre a incapacidade de processar todos os estímulos do ambiente, são formulados princípios de seletividade, para que o tempo e a energia sejam investidos em situações e trocas prioritárias. Em outras palavras, ao se observar em diversas ocasiões o comportamento do morador da cidade, pode-se afirmar que grande parte do comportamento é influenciado por uma variedade de adaptações à sobrecarga.

Vale ressaltar que Milgram (1970) não postulou que os habitantes da cidade são contínua e incontrolavelmente bombardeados por um grande número de estímulos. Antes, as adaptações sobrevivem na forma de uma gradual evolução de normas comportamentais, as quais são conseqüências das experiências discretas frente à sobrecarga. Elas persistem, arraigam-se socialmente, e se convertem em maneiras generalizadas de conduta.

Desta forma, o exercício da civilidade não estaria isento da influência da sobrecarga e das normas adaptativas que se desenvolvem como resposta a estas ocorrências. Por exemplo, em situações de alta densidade as pessoas apreendem a inconveniência de se intrometer em assuntos alheios, quaisquer que sejam, visto que potencialmente ocasionariam demandas de natureza cognitiva, comportamental e temporal.

Por se constituírem como locais de expressão de valores de uma comunidade, os espaços públicos permitem o estudo da evolução de regras e códigos, tais como a manutenção da distância social, a proteção ao espaço pessoal, e paradoxalmente, a socialização, que são indispensáveis para que os indivíduos os exerçam.

De fato, neste contexto, tais comportamentos são contraditórios, porquanto a alta densidade e a urbanização criam tanto a proximidade física, quanto a distância social. Desta maneira, a vida social nestas condições se baseia em aderir a uma rotina idealmente estável sendo a civilidade indispensável para intermediar interações entre estranhos, visto que o ambiente expõe os indivíduos a inúmeras situações estressantes (Hannerz, 1980, apud Moser & Corroyer, 2001).

Diante do exposto, pressupõe-se que o estilo de vida característico dos grandes centros urbanos engendra o individualismo e a indiferença em relação a outras pessoas. Este ambiente propicia a superficialidade dos contatos sociais e reduz a dimensão das trocas interpessoais, diminuindo e suprimindo tais interações. Uma das conseqüências advindas desta propensão é a redução de comportamentos de civilidade. Entretanto, a civilidade está associada a regras implícitas que governam a sociedade, as quais abarcam convenções associadas a atividades cotidianas, atuando como um mecanismo mantenedor e regulador das trocas sociais.

Portanto, apesar de o conceito de civilidade se apresentar com objetivos muitas vezes diferenciados, tais finalidades mostram-se complementares na medida em que pretendem codificar e orientar a vida cotidiana e os relacionamentos entre as pessoas, propondo-lhes uma melhor maneira de conviver em sociedade. Embora a noção de civilidade tenha se desenvolvido no contexto urbano, atualmente tais centros parecem carecer do seu exercício.

Uma vez que a civilidade é exercida na esfera pública e envolve a dimensão espacial, a qual é de importância fundamental para a compreensão do comportamento humano, deve-se ponderar acerca do processo de adaptação/reação compreendidas na interação pessoa-ambiente. Desta forma, o próximo capítulo apresenta ao leitor conceitos relacionados ao comportamento socioespacial humano.

1.2 Comportamento socioespacial humano

Os seres humanos se adaptam ao ambiente em que vivem por meio de reações aos aspectos espaciais do mesmo, as quais são evidenciadas na orientação corporal, na percepção de movimento, na atribuição de causalidade, entre outros elementos ambientais, tanto de cunho físico quanto social. Desta forma, a dimensão espacial consiste em uma variável influenciadora do comportamento humano.

Conceitos como espaço pessoal, territorialidade, aglomeração e privacidade ajudam a compreender o comportamento socioespacial humano, o qual é estudado como parte de um processo de comunicação interpessoal, bem como mediador da interação pessoa-ambiente (Pinheiro & Elali, 2011).

De acordo com Sommer (1973) o espaço pessoal consiste em uma zona invisível que circunda o indivíduo, é emocionalmente influenciada e atua como um mecanismo de controle do espaçamento entre indivíduos. Essa zona invisível, ativamente defendida, provoca desconforto quando é invadida. A extensão e a penetrabilidade do espaço pessoal variam de acordo com a cultura, a história de vida do sujeito, as condições pessoais e situacionais de um dado momento. Entretanto, existe uma diferença entre o espaço pessoal e a distância que o sujeito mantém de outras pessoas, visto que para que haja essa distância interpessoal, é imprescindível a existência de duas pessoas, enquanto que o espaço pessoal pode existir para o indivíduo isolado.

Outro conceito presente nos estudos do comportamento socioespacial humano é o de territorialidade, o qual se manifesta como modo a evitar contatos mútuos, atuando como organizador das relações interpessoais e comunitárias.

A noção de territorialidade se diferencia de espaço pessoal em três aspectos básicos: a) o espaço pessoal é portátil e acompanha seu portador, enquanto o território é relativamente estacionário, b) as fronteiras do território são marcadas de alguma forma,

enquanto o espaço pessoal é invisível, c) o cerne do espaço pessoal é o corpo do sujeito, o que não acontece com o território (Sommer, 1973).

Para Hall (1977), os espaços que circundam as pessoas podem ser classificados como fixos (um edifício, um cômodo de uma casa), semi-fixos (móvel) e informal (trocas sociais). Por sua vez, esta última categoria pode ser dividida em distâncias de interações humanas: íntima, pessoal, social e pública, cada qual com uma demarcação de afastamento interpessoal crescente. Nesse sentido, o autor aponta para a importância de observar a variância contínua que os encontros humanos desenvolvem com relação à distância interpessoal, além do contexto e dos comportamentos presentes em tais trocas.

Além do espaço pessoal e territorialidade, os conceitos de aglomeração, densidade e privacidade, também são importantes para a compreensão do comportamento socioespacial humano.

Em certas ocasiões as necessidades de espaço de uma pessoa ultrapassam a quantidade real disponível no ambiente, e isto se refere à noção de aglomeração. Em dadas situações, por vezes obrigatórias e indesejadas, alguns comportamentos compensatórios são desenvolvidos, com vistas a compensar e equilibrar a proximidade inconveniente. Desta forma, muitas vezes, a reação que o sujeito desenvolve pode visar à obtenção de espaço a sua volta. Em um ônibus lotado, por exemplo, os sujeitos podem evitar contato visual, demonstrando que o próximo é tido como uma não-pessoa, e também desejando se tornar uma não-pessoa para o outro (Pinheiro & Elali, 2011).

Aglomeração e densidade podem soar como sinônimos, entretanto são conceitos distintos. Enquanto a densidade é a quantidade de pessoas por área, isto é, uma condição física de limitação de espaço, a aglomeração consiste em um estado experiencial, ou seja, saber-se estar exposto e presenciando aspectos restritivos de limitação espacial. Desta forma, um baile de carnaval pode ser um evento de alta densidade, todavia percebido pelos participantes como não-aglomerado. Essa mesma noção de

diferenciação também se aplica, por exemplo, na experiência de aglomeração no lar, com membros da família, e na aglomeração pública, em um estádio de futebol ou um ônibus lotado (Stokols & Altman, 1987).

Porquanto a aglomeração é um conceito mais subjetivo que a densidade, para este estudo, adotou-se o conceito de densidade.

Ainda assim, de acordo com Moser (2009) a densidade provoca reações aversivas, em razão da grande estimulação sensorial por ela produzida, dentre as quais são provenientes de interações não desejadas, restrição espacial, além da redução do controle e da regulação situacional.

Por sua vez, a noção de privacidade é mais abrangente, uma vez que engloba os demais conceitos supracitados. Atua de forma a regular as fronteiras espaciais, e se constitui como um fenômeno dinâmico, lidando com normas sociais de aproximação e afastamento. Assim sendo, em situações cujos contatos não se apresentem em níveis desejados, pode existir a sensação de intimidade violada, tendo por conseqüências comportamentos que busquem isolamento socioespacial. (Altman, 1975).

Altman (1975) determinou oito particularidades básicas para a compreensão da privacidade:

- a) Centra-se na interação com os outros e na estruturação da própria identidade individual;
- b) Possibilita regular limites, quantidade e qualidade das trocas sociais;
- c) Estabelece avaliação apenas por meio do nível de contato e interação desejados;
- d) Envolve tanto a escusa, quanto a busca por uma interação;
- e) Possui caráter otimizador, isto é, o sujeito estabelece o grau de acesso do seu espaço aos demais.
- f) Age por meio de mecanismos verbais, não-verbais, ambientais e socioculturais;

g) Relaciona-se a pessoas ou a grupos.

Em suma, o autor supracitado esboça a relação entre os conceitos de privacidade, espaço pessoal, territorialidade e aglomeração por meio da Figura 1.

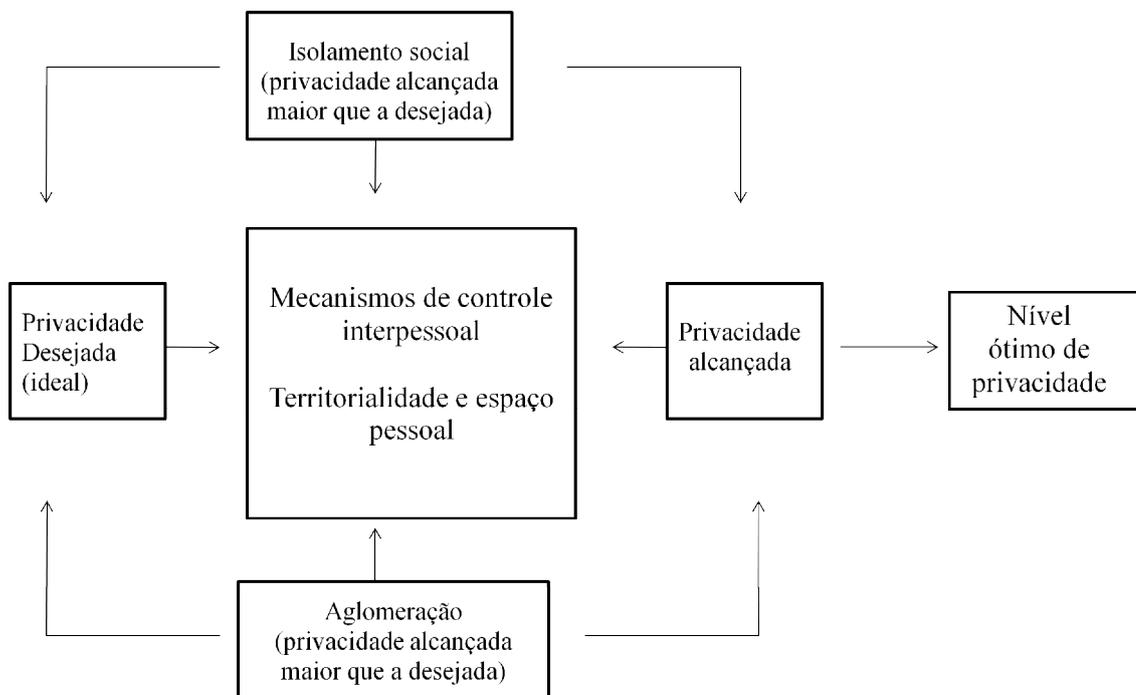


Figura 1 ó Visão global das relações entre privacidade, espaço pessoal, territorialidade e aglomeração

Tais recursos, portanto, se manifestam na forma de normas que visam à defesa da privacidade, porquanto os seres humanos passam grande parte das suas vidas em espaços destituídos de controle, assim como vivenciam constantemente a ausência de barreiras físicas evidentes. Por meio destas experiências, e para lidar com tais normas, os indivíduos desenvolvem o que Hall (1966/1977) denomina de *personalidades situacionais aprendidas*, as quais são ativadas de acordo com a ocasião, as trocas sociais e inúmeros fatores que impregnam um local, muitos dos quais atuam de modo inconsciente sobre as pessoas.

Outrossim, uma parte do nosso comportamento ocorre de forma automática, isto é, sem a intenção consciente do sujeito. Assim sendo, o próximo capítulo versará sobre um dos paradigmas mais robustos da atualidade na área da Psicologia, o *priming*.

1.3 Processos Automáticos e Controlados: A cognição social e o comportamento de civilidade

Os processos intraindividuais, interpessoais e situacionais encontram na cognição social um panorama integrador dentro da área da Psicologia Social. Por sua vez, o modelo de processamento duplo da cognição humana se constitui como o paradigma que mais tem influenciado linhas de pesquisa no âmbito supracitado. Devido ao seu caráter heurístico-integrador e ao grande número de evidências empíricas acumuladas nos últimos anos, o modelo duplo tem sido apontado por vários autores como um dos principais paradigmas da cognição social, evidenciando seu potencial de influência na produção de conhecimento em Psicologia Social.

(Bargh, 2007; Dijksterhuis, 2010).

A base deste modelo resume-se na ideia de que os processos envolvidos na efetivação do comportamento social humano estão organizados em um *continuum*, em que uma extremidade é ocupada por processos automáticos que requerem pouca atenção consciente do indivíduo, enquanto a outra localiza os processos controlados, em que atuam a consciência e as metas que estão presentes na memória de trabalho do indivíduo. Apesar de estarem em pólos distintos, tais recursos funcionam de forma integrada, se constituindo como um mecanismo de interação e intercâmbio entre o duplo processamento de informações direcionadas ao comportamento.

Por meio de uma revisão de literatura, Evans (2008) relatou a existência de 14 modelos teóricos que discutem sobre os dois sistemas de forma diferente. Apesar de

diferentes nomenclaturas adotadas, todos os modelos compartilham as mesmas características gerais. Deste modo, Evans (2008) nomeia-os de Sistema 1 e Sistema 2. Conforme a sumarização proposta, o primeiro sistema é responsável por atributos do processamento de informações com as seguintes características: inconsciente, implícito, automático, baixo esforço, rápido, alta capacidade, evolutivamente antigo, paralelo, pragmático, associativo; enquanto isso o segundo sistema controla cognições de natureza consciente, explícito, controlado, alto esforço, baixa capacidade, analítico, reflexivo, evolutivamente recente, relativo à linguagem, abstrato, seqüencial.

Estruturas cerebrais diferentes estão relacionadas com cada um dos dois sistemas. O Sistema 1 relaciona-se às estruturas filogeneticamente mais antigas, tais como a amígdala cerebelosa, os gânglios da base, o córtex temporo-lateral, o córtex ventromedial pré-frontal e o córtex dorsal anterior cingulado. Por sua vez, o Sistema 2 está associado às estruturas filogenéticas mais recentes, como o córtex cingulado anterior, o córtex pré-frontal lateral, o córtex parietal posterior, o hipocampo e a área medial lobo temporal (Lieberman, 2007).

Sob a influência do Sistema 1 encontram-se os processos automáticos, e, mais especificamente o *priming*, que se constitui como um efeito que facilita ou inibe o processamento cognitivo, potencializando um comportamento por parte do indivíduo que recebeu o estímulo, isto é, o *prime*. A sua influência na execução de um comportamento está relacionada ao pressuposto de que o *prime* se associa às representações armazenadas na memória, as quais são o gatilho para a ativação do *priming*. (APA, 2007; Peretz, Radeau, & Arguin, 2004).

Essencialmente, existem duas classes de *priming*, as quais se constituem como o subliminar e supraliminar. O primeiro é considerado como uma forma de automatismo, sendo não intencional, autônomo e está fora de consciência e controle. No segundo, mais impactante em base diária, existe a percepção do *prime*, embora a consciência dos

seus efeitos não esteja presente nas reações subseqüentes. Apesar destas distinções, ambos afetam o comportamento e estados emocionais, operando por meio de mecanismos similarmente encobertos, uma vez que seus efeitos são desconhecidos por parte dos sujeitos (Fiske & Taylor, 2008).

No presente estudo, adota-se o paradigma do *priming* concernente ao estímulo supraliminar. Mais especificamente, consiste na exposição de um *prime* por meio de uma tarefa desempenhada conscientemente, isto é, há atenção ao estímulo em si, entretanto os processos subjacentes que servem ao *priming* não são percebidos pelo indivíduo.

Uma das formas de manipulação do paradigma consiste no *priming* conceitual, cuja prerrogativa é a ativação de uma representação mental por meio de uma tarefa (a ser apresentada de forma discreta, utilizando palavras, figuras, desenhos, entre outros), de modo que o participante não tenha consciência da relação existente entre a ativação e a sua influência em um dado contexto posterior (Bargh & Chartrand, 2000).

A técnica conhecida como Tarefa de Desembaralhamento de Sentenças (TDS), é muito utilizada em pesquisas que empregam o paradigma de *priming* conceitual. Este procedimento consiste em solicitar aos participantes que organizem palavras que são apresentadas embaralhadas, para que, desta forma, componham frases coerentes. Geralmente sob o pretexto de testagem das habilidades lingüísticas os sujeitos são expostos a vocábulos que estão relacionados aos conceitos que o pesquisador pretende estudar (Bargh & Chartrand, 2000).

O *priming* conceitual também ocorre na forma de estímulos como sons do ambiente e música. Uma seqüência musical, principalmente se acompanhada por letras, cria expectativas perceptuais sobre a sua transcorrência e andamento. Tal fato está relacionado aos mecanismos de memória, e assim sendo, o paradigma de *priming* pode ser aplicado em associação com letras e melodias, uma vez que estas últimas servem

para a ativação destas estruturas. (Bigand, Tillmann, Poulin-Charronnat & Manderlier, 2005; Peretz, Radeau, & Arguin, 2004).

Estudos empíricos têm evidenciado que a ativação automática por meio de *prime* influencia o comportamento subsequente do sujeito. Por meio de um paradigma experimental de ativação supraliminar de metas, Macrae e Johnston (1998) realizaram experimentos visando demonstrar a ativação de metas prosociais e o comportamento de civilidade. Estes foram realizados a partir de uma tarefa que consistia em formar frases com palavras embaralhadas. Em uma condição experimental, os indivíduos eram expostos a palavras relacionadas à ajuda e gentileza (ajuda, assistência, suporte, entre outros) e, em outra, a palavras neutras destituídas de conotação de ajuda e gentileza. Por sua vez, a variável dependente consistia no comportamento de ajudar o experimentador a recolher canetas, apresentadas em duas condições (intactas ou estouradas), estas acidentalmente deixadas cair no corredor, enquanto, supostamente, os pesquisadores se encaminhavam para um segundo experimento. Os resultados demonstraram que os participantes submetidos à condição de *priming* de ajuda, desenvolveram este comportamento com uma frequência significativamente maior, para canetas normais, do que os participantes na condição controle.

Por sua vez, o estudo realizado por Aarts e Dijksterhuis (2003) demonstrou o efeito da ativação automática de normas situacionais sobre o comportamento. A argumentação do estudo se baseia na premissa de que as normas sociais podem ser ativadas pela mera apresentação de imagens de determinados ambientes, influenciando julgamentos e comportamentos posteriores. No primeiro experimento, os autores utilizaram um delineamento experimental no qual apresentavam uma imagem relacionada à norma situacional de silêncio (a fotografia de uma biblioteca), e uma imagem não relacionada a esta norma (a fotografia de uma plataforma de estação ferroviária vazia). A mensuração da variável dependente foi verificada por meio do

tempo de latência na tarefa de associação de palavras relativas à categoria do *priming*. Assim sendo, os participantes da condição de *priming* da imagem da biblioteca, associaram significativamente mais rápido as palavras pertencentes a esta categoria do que aquelas que não estavam relacionadas a ela. No segundo experimento, os pesquisadores utilizaram o mesmo delineamento, entretanto a medida da variável dependente consistiu no volume da voz dos participantes, durante a leitura de uma lista de palavras. De igual forma, os indivíduos expostos à fotografia da biblioteca, apresentaram o volume da voz significativamente mais baixo, se comparados aos participantes da condição controle.

Nos últimos anos, a produção de literatura na área de cognição social tem se constituído como uma das mais prolíficas dentro do campo das ciências psicológicas, existindo uma grande quantidade de obras teórico-empíricas que demonstram a eficiência da aplicação do modelo duplo da cognição humana como aspecto influenciador do comportamento humano. A grande maioria destes estudos ocorre no contexto laboratorial, e as investigações supracitadas são apenas dois exemplos de uma vasta gama de experimentos desenvolvidos nestes ambientes. Entretanto, apesar das pesquisas relatadas a seguir, o paradigma de *priming* tem sido mais utilizado em experimentos de laboratório.

Papies e Hamstra (2010), por exemplo, realizaram uma investigação alocada em um açougue, conseguindo ativar metas de regular a quantidade de comida ingerida apenas fixando um cartaz na vitrine de entrada do estabelecimento, que sugeria receitas para uma dieta e vida saudáveis. A variável critério consistiu no número de petiscos de cortesia que os consumidores ingeriam em cada uma das condições. Os participantes da condição experimental ingeriram significativamente menos petisco que os participantes da condição controle. Desta forma, as autoras proporcionaram evidências de que o

priming de metas pode melhorar a auto-regulação em situações potencialmente estimulantes do comportamento de comer, em um contexto naturalístico.

Por sua vez, Vittersø, Chipeniuk, Skår e Vistad, (2004) conduziram um experimento de campo para testar a hipótese de que estilos subjetivos são importantes para determinar como um indivíduo reage a um conflito originado por uma atividade de recreação. O *prime* consistiu em um *snowmobile*, um veículo para viagem sobre o gelo, em movimento, e, desta forma, a variável critério foi medida por meio de um questionário que versava sobre as experiências afetivas dos participantes e as crenças gerais sobre a utilidade de um *snowmobile*. Em comparação com a condição controle, participantes na condição experimental, que vislumbraram o *snowmobile* em movimento, obtiveram escores significativamente reduzidos no questionário de afetos. De igual forma, a presença do *snowmobile* em movimento demonstrou ter efeito sobre as crenças dos participantes acerca do prejuízo do seu ruído às atividades de esqui.

Ainda, Rutchick (2010) sugeriu que o simples ambiente físico, no caso, o local de votação, pode influenciar as decisões e convicções políticas dos indivíduos. Por meio de um experimento de campo, o autor verificou que pessoas que respondiam um questionário numa capela, quando comparadas com sujeitos que completaram o mesmo questionário em um edifício secular, concediam menor quantia monetária para requerentes do seguro de indenização por pílulas abortivas.

Por outro lado, Schoenmakers e Wiers (2010), em um quase-experimento realizado em *pubs*, encontraram evidências parciais da influência do *priming* no comportamento de desejar ingerir álcool e no viés de atenção. O paradigma de Flicker foi utilizado como modelo de testagem, o qual consiste em expor duas figuras semelhantes, porém com alguns detalhes diferenciadores, solicitando aos participantes que apontassem quais eram tais particularidades. Ao grupo de controle foram expostas fotografias de uma dispensa com alimentos, enquanto que para o grupo experimental se

mostrou imagens de uma diversidade de bebidas alcoólicas. Realizada esta parte do experimento, aplicava-se uma escala aos participantes indagando por seu desejo de beber álcool agora, o qual podia ser avaliado por meio de uma classificação que variava de nenhuma urgência a urgência a quase irresistível. O *priming* pareceu ser mais robusto para indivíduos que haviam consumido maior quantidade de álcool, e ineficaz para aqueles que haviam ingerido doses mais baixas.

Frisa-se que tais estudos foram os únicos encontrados em uma busca nos Periódicos Capes, utilizando-se os termos *priming* e *field experiment*.

Independente do contexto em que se investiga, a utilização do paradigma de *priming* em estudos na área de Psicologia Social possui uma infância, como define Bargh (2006), datada de três décadas de achados e descobertas. Contudo, este pesquisador aponta para a necessidade de estender os resultados das pesquisas realizadas em laboratório para além de suas paredes, estendendo-as para a complexidade do mundo real.

Sequencialmente, apresentam-se os objetivos, as justificativas e as hipóteses levantadas para este estudo.

1.4 Justificativas e Objetivos

Apesar da recente provocação para desenvolver estudos utilizando o paradigma da Psicologia Positiva, o comportamento prosocial é um tema clássico no domínio da psicologia social. Batson (1998) relatou a existência de mais de 1.000 artigos publicados em periódicos científicos na área e suas correlatas, entre os anos 1970 e 1990.

Por outro lado, Aznar-Farias e Oliveira-Monteiro (2006) indicaram que no Brasil ainda não são encontrados muitos estudos sobre prosocialidade, cujos trabalhos que

mais se aproximam desta temática são estudos sobre habilidades de vida, habilidades sociais e competência social.

Pilati, Rabelo e Leonardo (2010) corroboram esta afirmação por meio de uma busca realizada no Google Acadêmico no dia 25/3/2010. Os autores utilizaram o termo "Comportamento Pró-Social", o qual resultou em 312 entradas de páginas em língua portuguesa. Majoritariamente, esta busca se refere a bases de artigos científicos em língua portuguesa (*e.g.* BVS-Psi e no Scielo), mas também a sites de instituições científicas categorizadas pelo buscador. Encontrou-se textos que continham a expressão em qualquer de suas partes (inclusive na lista de referências bibliográficas), o qual resultou em uma quantidade significativa de entradas de trabalhos que não trataram especificamente da temática. Uma busca feita especificamente nas bases da BVS-Psi e Scielo resultou, respectivamente, em 11 e 15 entradas. Consiste em um número muito baixo de ocorrências, considerando que estas são bases que reúnem as mais importantes revistas científicas brasileiras em psicologia e áreas correspondentes. Posteriormente, em busca realizada por estes autores em diretório de grupos de pesquisa do CNPq, no dia 25/3/10, resultou na identificação de seis grupos de pesquisa que têm esta palavra em sua descrição, sendo cinco em psicologia e um em genética. A baixa produção brasileira de conhecimento nesta área também é uma justificativa para a continuidade da pesquisa sobre o comportamento prosocial, proporcionando a produção de conhecimento sistemática sobre o tema.

Da mesma forma, por meio de pesquisa realizada nas bases de dados Scielo e LILACS, Salles, Jou e Stein (2007) identificaram que investigações envolvendo o efeito do priming são escassas no Brasil, os quais também apontaram para a necessidade de explorar tal paradigma e seus inúmeros usos em estudos no âmbito da Psicologia.

Considera-se que a aplicação do referencial teórico e do paradigma metodológico de *priming* e da prosocialidade possibilitam a investigação do

comportamento de civilidade, e, assim sendo, este estudo se baseia neste respaldo para a produção de conhecimento, tanto no comportamento prosocial, quanto em modelo duplo, considerando que ambos receberam pouca atenção no contexto de pesquisas brasileiras.

Além disso, Ferriss (2002) sugeriu que episódios de civilidade devem ser estudados de forma ecológica, isto é, no próprio ambiente em que os eventos ocorrem, uma vez que, de acordo com o autor, dados de pesquisas na área indicam que a ocorrência destes fenômenos acontece em diversos lugares, tais como o local de trabalho, as salas de aula, os espaços públicos (parques, filas de banco, mercados, trânsito). Nesse sentido, se constituiria como investigação proveitosa examinar fatos envolvendo civilidade em cenários sociais específicos.

Por ser um local de caráter público, próprio do contexto urbano, o trânsito permite a investigação do desenvolvimento e exercício de regras e códigos sociais, tais como comportamentos de civilidade, estratégias adaptativas mediante o caos urbano, entre outros. Deste modo, estudar o fenômeno da civilidade no ambiente do trânsito poderia auxiliar no entendimento dos princípios que permeiam relações e condutas neste espaço.

Mesmo que se constitua como uma regra implícita, a observância da civilidade é indispensável para o equilíbrio da vida em sociedade. Sabe-se também que, na área de Psicologia, investigações cujo ambiente de pesquisa se desenvolve no contexto do trânsito são relativamente recentes no Brasil. Nesse sentido, o estudo deste tipo específico de comportamento, no contexto supracitado, poderá conceber implicações de natureza teórica e prática, uma vez que, por um lado, é uma área cujo corpo de estudos necessita de corroborações, e, por outro, com os resultados alcançados, espera-se contribuir com a melhoria da comunicação interpessoal entre motorista e usuários, assim como para o ambiente viário de modo geral.

Portanto, o presente estudo tem por objetivo investigar o fenômeno da civilidade no contexto do trânsito, e, especificamente: a) observar se o período do dia e b) a densidade dentro do ônibus influem no comportamento de civilidade (operacionalizado como o agradecer/cumprimentar o motorista), adotando como premissa a sobrecarga de estímulo sensorial (Milgram,1970); c) utilizar o paradigma do *priming* como referencial teórico e investigativo, analisando-o em contextos fora do laboratório.

A partir do exposto, são elaboradas as seguintes hipóteses:

H₁ ó O período do dia influenciará os comportamentos de civilidade, e eles serão mais freqüentes no horário matutino;

H₂ ó Quanto maior a densidade dentro do ônibus, menor será a freqüência de cumprimentos e agradecimentos ao motorista;

H₃ ó Expor os participantes ao efeito de primings aumentará o número de cumprimentos e agradecimentos ao motorista.

CAPÍTULO 2

Método

Foram desenvolvidos dois estudos quase-experimentais, visto que a designação dos participantes para cada condição do experimento não ocorreu ao acaso (Shadish, Cook, & Campbell, 2002), utilizando-se delineamento fatorial 2 x 2. Não obstante, frisa-se a existência de um componente aleatório no arranjo da presente pesquisa, isto é, sorteou-se qual ônibus deveria receber o tratamento controle ou experimental.

2.1 Ambiente da pesquisa

Uma vez que a cidade de Brasília dispõe de uma linha de transporte público chamada Sistema de Serviço Especial de Transporte de Vizinhança, mais conhecida por Zebrinha, cujo arranjo físico favorece o potencial contato entre passageiro e motorista ao entrar e sair do veículo, decidiu-se por adotar esta condução como campo investigativo da presente pesquisa. Criada em 1980 com o objetivo de facilitar o transporte entre quadras da cidade, o sistema Zebrinha consiste em linhas de micro-ônibus que trafegam no Plano Piloto, Aeroporto, Sudoeste e Octogonal. Estes micro-ônibus possuem apenas uma porta, a qual serve simultaneamente como entrada e saída. Dispõem de 20 assentos e comportam 14 pessoas em pé. Atualmente, há 93 conduções deste tipo em circulação pela cidade.

2.2 Amostra

Tratou-se de amostra não probabilística, mais especificamente definida como amostra por tráfego (Mattar, 2001), ou seja, se estabelece como um conjunto de indivíduos que circulam em um determinado local. Constituiu-se por usuários do transporte Zebrinha, cuja participação foi voluntária e não dependendo para seleção suas

características sociodemográficas. Por meio do programa G*Power (versão 3.0.10) determinou-se que cada grupo experimental deve ter a presença de 35 participantes, adotando, respectivamente, como índices do nível de poder do teste e o alfa da análise, os valores 0,80 e 0,05.

Participaram do estudo 267 sujeitos, dentre os quais 60,7% eram do sexo feminino e 39,3% do sexo masculino. A faixa etária estimada mais recorrente na amostra estava compreendida entre os 21 e 30 anos (32,2%). As porcentagens para as demais faixas etárias foram: até 20 anos ó 4,9%; entre 31 e 40 anos ó 27,7%; entre 41 e 50 ó 19,1%; entre 51 e 60 ó 10,9%; de 61 em diante ó 5,2%.

2.3 Instrumento

O instrumento utilizado compreendeu uma tarefa de desembaralhamento de sentenças (TDS) e uma história em quadrinhos (vide Anexo A). A história em quadrinhos apresenta uma cena em que uma pessoa do sexo masculino sinaliza para o motorista de ônibus, no intuito de utilizar os seus serviços, e, seqüencialmente, entra no veículo. Esta ação constitui o último quadro, no qual se expõe um balão de fala e uma situação em que este passageiro potencialmente travaria contato verbal com o motorista. Por sua vez, a tarefa de desembaralhamento de sentenças empregada neste estudo foi estabelecida como uma adaptação da técnica de Bargh e Chartrand (2000). Consistiu na apresentação de onze sentenças embaralhadas e composta por cinco palavras, em que uma palavra deveria ser descartada, para que assim as frases sejam organizadas de maneira reflexiva. Desta forma, o participante deveria apenas riscar a palavra que não se adequasse à sentença. As seis primeiras sentenças desta atividade foram adaptadas a partir da tarefa desenvolvida por Rabelo, Hees e Pilati (2010).

Por fim, o instrumento solicitou indicadores sociodemográficos dos participantes: sexo e idade. Por serem aparentes, foram considerados apenas tais dados

nesta pesquisa. Além disso, foi utilizado um protocolo para registrar a frequência com que os participantes agradeceram e/ou cumprimentaram o motorista de ônibus, além de suas respectivas características sociodemográficas.

2.4 Procedimentos

2.4.1 Determinando a densidade social

Inicialmente, com a finalidade de determinar e classificar variações de densidade social dentro do ônibus, três categorias foram pré-definidas por três juízes independentes: *baixa densidade*, *média densidade* e *alta densidade*. Para isto, com vistas a indicar a quantidade de pessoas que cada categoria abarcaria, os juízes realizaram um trajeto completo, posicionados nos últimos assentos do veículo. Desta forma, a cada parada de ônibus que houvesse saída e entrada de passageiros (totalizando, para esta observação, 36 paradas), classificava-se a densidade no interior do ônibus. Os juízes anotaram o número da parada de ônibus, a quantidade de passageiros e, finalmente, sua apreciação sobre a densidade naquele dado momento. Ressalta-se que a presença dos juízes também era contabilizada para a deliberação da densidade. Os registros foram comparados ao final da viagem

Verificou-se entre os juízes um índice de concordância de 81%, ficou estabelecido que a categoria *baixa densidade* comportaria de 2-14 pessoas, por sua vez *média densidade* admitiria 15-20 pessoas, e, finalmente, *alta densidade* compreenderia 21-34 pessoas. Observa-se que o número de pessoas em cada categoria não é equivalente, porém os juízes utilizaram como critério para compor cada categoria as informações visuais e outros indícios sinestésicos, ao invés de se aterem à correspondência do número de pessoas no veículo.

2.4.2 Pré teste do instrumento

Posteriormente, foi realizado um pré-teste do instrumento em uma linha de ônibus urbano, denominado Grande Circular, o qual percorre as duas principais vias do Plano Piloto de Brasília: W3 sul/norte e L2 sul/norte, no intuito de verificar a compreensão das enunciações das tarefas, exaustão, tempo gasto pelo participante para responder a atividade e a influência da trepidação do ônibus na realização da tarefa. Esta etapa preliminar também teve como finalidade realizar *debriefings* com os passageiros de tais linhas, após a conclusão da atividade, para verificar se foram capazes de reconhecer a relação entre *priming* e a tarefa, isto é, verificar de forma sistemática a existência de alguma suspeita ou conhecimento sobre o efeito desejado. Dentre os 26 participantes da fase de pré-teste, apenas três relataram perceber alguma relação entre a atividade proposta e o construto de civilidade. Entretanto, destes três, dois afirmaram que só fizeram a associação quando questionados pelos pesquisadores.

A partir dos resultados obtidos neste pré-teste, decidiu-se pela aplicabilidade do instrumento no ônibus Zebrinha.

2.4.3 Condições experimentais

A coleta de dados compreendeu quatro testagens do paradigma do *priming* nomeadas: música manhã, música tarde, tarefa manhã, tarefa tarde. Constituídas por duas condições experimentais, para cada uma, inicialmente, houve uma sessão de linha de base. A tabela abaixo auxilia a visualização da distribuição das condições, e informa os comportamentos desenvolvidos pelos participantes.

Tabela 1: Condições experimentais do estudo e comportamentos dos participantes.

Condição (Período do dia)	Grupos	
	Controle	Prime
	Não cumprimentou/ Cumprimentou	Não cumprimentou/ Cumprimentou
Música (Manhã)	26/9	21/11
Música (Tarde)	25/10	23/10
Tarefa (Manhã)	26/9	17/10
Tarefa (Tarde)	27/8	25/10

2.4.3.1 Condição experimental prime letra de música

Os participantes foram expostos a uma música cuja letra contém palavras relacionadas à civilidade (*Eliana ó Palavrinhas Mágicas*, ANEXO B). Ressalta-se que a exposição dos sujeitos à canção ocorreu por meio de um aparelho telefônico móvel, porquanto é corriqueira a utilização de celulares por parte de usuários de ônibus para ouvir música, sem fones de ouvido. O modelo do celular utilizado foi o Motorola Rokr EM28. O alcance do som do aparelho foi testado previamente, e estabeleceu-se que a música deveria ser acionada enquanto o ônibus estivesse parado em um semáforo, desta forma estava garantido que todos os passageiros, independente do posicionamento dentro do veículo, ouviriam a emissão sonora.

Para evitar que um participante fosse exposto mais de uma vez ao estímulo, esperou-se que todos os passageiros presentes em uma rodada de exposição saíssem do ônibus, para novamente expor o *prime*.

2.4.3.2 Condição experimental *prime* tarefa

Caracterizada pela aplicação da tarefa descrita na seção *Instrumento e Tarefa*. Com vistas a não influenciar os objetivos da pesquisa, bem como seus potenciais

resultados, os participantes foram informados que a finalidade do estudo consistiu em verificar o tempo gasto para responder à tarefa dentro de um ônibus, explicitando a importância que a atividade fosse feita de acordo com a habilidade de cada um.

Ressalta-se que o pesquisador, ao receber a tarefa respondida pelo participante, não agradecia, mas retribuía apenas com um sorriso. Este procedimento foi adotado para controlar a possível influência que um obrigado do pesquisador exerceria no comportamento do participante ao desembarcar do ônibus. Desta forma, o efeito do agradecimento poderia ser confundido com o *prime* experimental ou ter reforçado a tarefa aplicada.

2.4.3.3 Condição experimental *prime* tarefa comparativa

A despeito disso, planejou-se uma terceira condição experimental que visava especificamente comparar seus resultados com os da última condição descrita, uma vez que a demonstração de gratidão do pesquisador para com a participação do respondente poderia se constituir como um estímulo desencadeador do priming. Esta terceira condição apresentaria uma tarefa neutra, sem *prime*, em que seriam dispostas nove figuras, consistindo em completar os espaços vazios com a primeira letra de cada palavra referente à figura apresentada. Uma vez que a segunda condição não apresentou resultados estatisticamente significativos, esta terceira condição não foi realizada.

2.4.3.4 Pesquisadores no estudo

O presente estudo contou com a presença de dois pesquisadores, cujas funções, na condição experimental, foram distribuídas em: 1) aplicar a tarefa aos passageiros do ônibus Zebrinha ou portar o celular responsável por tocar a música; 2) observar e registrar o comportamento conseguinte à aplicação da tarefa solicitada. Durante a coleta de dados, o pesquisador responsável por registrar o comportamento dos passageiros

estava sempre posicionado na primeira cadeira da fileira mais próxima à entrada do ônibus, tanto por ser o melhor local para observação e registro, quanto por se constituir como assento único, ao contrário dos demais, os quais eram duplos.

Com relação ao grupo controle, a função dos pesquisadores foi meramente a de observação e registro da conduta dos usuários.

2.4.3.5 Observações adicionais sobre a amostra

Ressalta-se que os usuários que cumprimentaram os motoristas à entrada do ônibus, ou demonstraram conhecê-los, não fizeram parte da amostra pesquisada.

Para este estudo, visto tratar-se de uma amostra de tráfego, o consentimento livre e esclarecido foi expresso de forma oral, elucidando que a participação seria voluntária, sigilosa e poderia ser interrompida no momento em que o participante desejasse.

Pressupõe-se que o consentimento escrito dificultaria o aceite do participante a responder o questionário, devido às características intrínsecas a este tipo de estudo e de amostra.

Entretanto, a presente pesquisa não expôs os participantes envolvidos a risco algum, e além disso, os dados obtidos por meio do estudo foram analisados em termos coletivos e sem identificação nominal de participantes.

2.5 Análise de dados

Os dados coletados foram tabulados e analisados em banco de dados do *software Predictive Analytics SoftWare (PASW)*, versão 18.0. Para análise, realizou-se testes qui-quadrado e regressão logística.

CAPÍTULO 3

Resultados

Esta subseção apresenta os resultados divididos por hipóteses, expondo os coeficientes das análises do teste qui-quadrado e as respectivas frequências dos comportamentos observados neste estudo.

3.1 Primeira hipótese: O período do dia influenciará os comportamentos de civilidade, e eles serão mais frequentes no horário matutino.

A hipótese H_1 foi refutada nesta condição, visto que não houve uma associação significativa entre o período do dia e o comportamento de cumprimentar ou não o motorista, ($\chi^2(1) = 0,23$, $(p = 0,36)$).

A Tabela 2 apresenta as frequências para o comportamento de cumprimentar ou não o motorista, de acordo com o período do dia.

De acordo com Field (2009), a medida mais útil para do tamanho do efeito em testes Qui-Quadrado 2X2 é o risco relativo. Nesse sentido, o seu cálculo aponta que um usuário do transporte público no turno da manhã, ao sair do ônibus, teve 1,14 mais chances de cumprimentar o motorista.

Tabela 2: Frequência dos comportamentos de cumprimentar ou não o motorista, manifestos pelos participantes na condição Período do dia.

Período do dia	Comportamento manifesto pelo participante		
	Não cumprimentou	Cumprimentou	Total
Manhã	90	39	129
Tarde	100	38	138
Total	190	77	267

3.2 Segunda Hipótese: Quanto maior a densidade dentro do ônibus, menor será a frequência de cumprimentos e agradecimentos ao motorista.

A hipótese H_2 foi corroborada nesta condição, uma vez que houve associação significativa entre a densidade dentro do ônibus no momento da saída do participante e o comportamento de cumprimentar ou não o motorista, $\chi^2(2) = 12,52$, ($p < 0,001$).

A Tabela 3 apresenta as frequências para o comportamento de cumprimentar ou não o motorista, de acordo com a densidade dentro do ônibus, no momento da saída do passageiro.

Com relação ao tamanho do efeito, nesta análise considerou-se o V de Cramér, uma vez que é especialmente indicado quando o número de colunas ou linhas de uma tabela for maior que dois (Conboy, 2003). Assim, o seu cálculo aponta que este índice apresentou o valor de 0,21, indicando a possibilidade de independência dos fatores.

Tabela 3: Frequência dos comportamentos manifestos pelos participantes conforme a densidade dentro do ônibus, no momento em que o usuário saiu.

Densidade	Comportamento manifesto pelo participante		
	Não cumprimentou	Cumprimentou	Total
Baixa (0-14 pessoas)	80	48	128
Média (15-20 pessoas)	48	19	67
Alta (21 - 30 ou mais)	62	10	72
Total	190	77	267

3.3 Terceira Hipótese - Expor os participantes ao efeito de *primings* aumentará o número de cumprimentos e agradecimentos ao motorista

3.3.1 Condição Música/Manhã

A hipótese H_3 foi refutada nesta condição, visto que não houve uma associação significativa entre o priming musical e o comportamento de cumprimentar, ou não, o motorista, $\chi^2(1) = 0,6$, ($p = 0,30$)

A Tabela 4 apresenta as freqüências para o comportamento de cumprimentar, ou não o motorista, a partir da apresentação do *prime* de música matutino, comparando com a linha de base.

O participante exposto ao *prime* musical no turno da manhã teve 1,5 mais chance de cumprimentar o motorista ao sair do ônibus.

Tabela 4: Freqüência dos comportamentos manifestos pelos participantes na condição Música/Manhã

Condição	Comportamento manifesto pelo participante		
	Não cumprimentou	Cumprimentou	Total
Linha de Base	26	9	35
Música	21	11	32
Total	47	20	67

3.3.2 Condição Música/Tarde

A hipótese H_3 foi refutada nesta condição, uma vez que não houve uma associação significativa entre o priming musical e o comportamento de cumprimentar ou não o motorista, $\chi^2(1) = 0,025$ ($p = 0,54$).

A Tabela 5 apresenta as frequências para o comportamento de cumprimentar ou não o motorista, a partir da apresentação do *prime* de música vespertino, comparando com a linha de base.

Os participantes expostos ao *prime* musical no turno da tarde tiveram as mesmas chances de cumprimentar o motorista ao sair do ônibus que os sujeitos da condição controle.

Tabela 5: Frequência do comportamento manifesto pelos participantes na condição Música/Tarde

Condição	Comportamento manifesto pelo participante		
	Não cumprimentou	Cumprimentou	Total
Linha de Base	25	10	35
Música	23	10	33
Total	48	20	68

3.3.3 Condição Tarefa/Manhã

A hipótese H_3 foi refutada nesta condição, porquanto não houve uma associação significativa entre o *priming* musical e o comportamento de cumprimentar ou não o motorista $\chi^2(1) = 0,91$ ($p = 0,24$).

A Tabela 6 apresenta as frequências para o comportamento de cumprimentar ou não o motorista, a partir da apresentação do *prime* da tarefa matutina, comparando com a linha de base.

O participante exposto ao *prime* da tarefa no turno da manhã teve 1,7 mais chance de cumprimentar o motorista ao sair do ônibus.

Tabela 6: Frequência do comportamento manifesto pelos participantes na condição Tarefa/Manhã

Condição	Comportamento manifesto pelo participante		
	Não cumprimentou	Cumprimentou	Total
Linha de Base	26	9	35
Tarefa	17	10	27
Total	43	19	62

3.3.4 Condição Tarefa/Tarde

A hipótese H_3 foi refutada nesta condição, uma vez que não houve uma associação significativa entre o *priming* musical e o comportamento de cumprimentar ou não o motorista $\chi^2(1) = 0,29$ ($p = 0,39$).

A Tabela 7 apresenta as frequências para o comportamento de cumprimentar ou não o motorista, a partir da apresentação do *prime* da tarefa vespertina, comparando com a linha de base.

O participante exposto ao *prime* da tarefa no turno da manhã teve 1,35 mais chance de cumprimentar o motorista ao sair do ônibus.

Tabela 7: Frequência do comportamento manifesto pelos participantes na condição Tarefa/Tarde

Condição	Comportamento manifesto pelo participante		
	Não cumprimentou	Cumprimentou	Total
Linha de Base	27	8	35
Tarefa	25	10	35
Total	52	18	70

3.4 Comparando as condições de inserção do *prime* vs. de linha de base

A despeito de não se constituir como objetivo ou hipótese do presente estudo, realizou-se teste qui-quadrado, no intuito de verificar se, em conjunto, as condições experimentais teriam um efeito significativo se comparadas com as condições de linha de base.

Verificou-se que esta linha comparativa não apresentou resultados estatísticos significativos $\chi^2(1) = 1,4$ ($p = 0,14$).

A Tabela 8 apresenta as freqüências para o comportamento de cumprimentar ou não o motorista, a partir da comparação das condições experimentais analisadas conjuntamente (música e tarefa) e as linhas de base.

O participante exposto ao *prime* da tarefa no turno da manhã teve 1,37 mais chance de cumprimentar o motorista ao sair do ônibus.

Tabela 8: Freqüência do comportamento manifesto pelos participantes a partir da comparação linha de base vs. *prime*

Condição	Comportamento manifesto pelo participante		
	Não cumprimentou	Cumprimentou	Total
Linha de Base	104	36	140
<i>Prime</i>	86	41	127
Total	190	77	267

3.5 Sexo

Realizou-se teste qui-quadrado no intuito de verificar se havia diferenças significativas entre sexos no comportamento de civilidade. Apesar da sua exposição nesta seção, estes resultados não foram discutidos em seções posteriores, por não se constituírem como escopo do presente estudo.

Verificou-se que esta linha comparativa não apresentou resultados estatísticos significativos $\chi^2(1) = 0,83$ ($p = 0,22$).

A Tabela 9 apresenta as frequências para o comportamento de cumprimentar ou não o motorista, a partir da comparação entre sexos.

O participante ser do sexo feminino teve 1,3 mais chance de cumprimentar o motorista ao sair do ônibus.

Tabela 9: Frequência do comportamento manifesto pelos participantes a partir da comparação entre sexos

Sexo	Comportamento manifesto pelo participante		
	Não cumprimentou	Cumprimentou	Total
Feminino	112	50	162
Masculino	78	27	105
Total	190	77	267

3.6 Teste de Modelo Preditivo

Apesar de a presente dissertação não ter por objetivo a formulação de modelos preditores para comportamentos de civilidade, realizou-se uma regressão logística visando avaliar a influência das variáveis estudadas nesta pesquisa (período do dia, densidade, sexo do participante, faixa etária estimada) nos determinados comportamentos. Utilizou-se a regressão logística hierárquica com entrada forçada (método enter) para determinados fins, visto que existem pressupostos teóricos e evidências empíricas que demonstram a importância da variável **densidade**.

Desta forma, o conjunto de preditores foi dividido em dois blocos: 1º) densidade; 2º) sexo do participante, período do dia, condição experimental e faixa etária estimada do participante.

Uma vez que as variáveis antecedentes **densidade, condição experimental e faixa etária estimada dos participantes** possuíam mais de duas categorias, foi necessário recodificá-las em valores 0 ou 1, transformando-as em variáveis *dummys* (Field, 2009).

Além disso, para esta etapa de análise, reagruparam-se as condições experimentais de inserção do *prime* em apenas quatro categorias, música linha de base e música *prime* e tarefa linha de base e tarefa *prime*, sem distingui-las em relação ao período do dia. Feito isto, submeteu-se a variável à transformação fictícia.

3.6.1 Testes para a multicolinearidade

Tendo em vista que a regressão logística é suscetível ao efeito de colinearidade, foi realizada uma análise de regressão linear de modo a verificar estatísticas de tolerância e Fator de Inflação da Variância (FIV). Nesse sentido, os números de tolerância devem ser maiores do que 0,1 e, por sua vez, um valor Fator de Inflação da Variância maior que 10 sugere um problema sério de colinearidade (Menard, 1995; Myers, 1990, apud Field, 2009; Hair, Anderson, Tatham, & Black 2005).

A Tabela 10 apresenta as estatísticas de colinearidade, demonstrando que os valores Fator de Inflação da Variância e as tolerâncias encontram-se dentro dos critérios estabelecidos como ideais, isto é, não há indícios de colinearidade e os valores de tolerância maiores que 0,1 e FIVs menores que 10 (Menard, 1995, apud Field, 2009).

Tabela 10: Índices de Tolerância e FIV

Variável	Tolerância	FIV
Sexo do participante	0,875	1,142
Período do dia	0,987	1,013
Densidade 1 (<i>dummy</i>)	0,838	1,194
Densidade 2 (<i>dummy</i>)	0,745	1,342
Faixa etária 1 (<i>dummy</i>)	0,855	1,170
Faixa etária 2 (<i>dummy</i>)	0,644	1,552
Faixa etária 3 (<i>dummy</i>)	0,707	1,414
Faixa etária 4 (<i>dummy</i>)	0,737	1,357
Faixa etária 5 (<i>dummy</i>)	0,831	1,203
Condição 1 (<i>dummy</i>)	0,594	1,683
Condição 2 (<i>dummy</i>)	0,545	1,834

3.6.2 A Análise de Regressão Logística

Porquanto o valor 2 Log likelihood sofreu uma diminuição de 13,487, sendo o valor inicial de 320,776, no modelo vazio, a aderência global do modelo melhorou significativamente ($p = 0,001$) com a inclusão da variável densidade. Além disso, incluindo exclusivamente esta variável no modelo, a porcentagem de variância explicada do comportamento é de 71,2%. Este valor diminuiu para 70,8% quando as demais variáveis são inseridas no modelo. Isto vem a acrescentar aos resultados obtidos no teste qui-quadrado, indicando que faixa etária, sexo, período do dia (manhã ou tarde) e a condição experimental não são fatores que influenciam o comportamento de civilidade operacionalizado neste estudo.

A Tabela 11 apresenta os coeficientes da análise de regressão logística e demonstra a contribuição individual de cada um dos previsores para a ocorrência da variável critério. Observa-se que a única variável que contribuiu de forma significativa para prever a variável critério é densidade alta (variável *dummy*, com valores 0 para densidade baixa e média, e 1 para densidade alta), e, desta forma, a chance de o

passageiro não cumprimentar/agradecer o motorista quando sai do ônibus aumenta três vezes quando a densidade encontra-se no seu nível alto.

A fórmula $[\text{Exp}(B) \pm 1,0] \times 100$ (Hair, Black, Babin, Anderson, & Tatham, 2009) auxilia no cálculo da porcentagem da variação de cada preditora. Assim sendo, a chance de alguém não cumprimentar o motorista aumenta em mais de 250% quando a densidade está em seu nível alto. Como mencionado anteriormente, as demais variáveis não contribuem de forma significativa para prever o comportamento de interesse.

Tabela 11: Regressão logística do comportamento do passageiro de cumprimentar/agradecer ou não ao motorista ao sair do ônibus a partir dos previsores: sexo feminino), faixa etária estimada, condição experimental, e densidade do ambiente

Variáveis	B	Sig.	Exp(B)	IC 95%	
				Inferior	Superior
Densidade Média	0,343	0,311	1,409	0,726	2,731
Densidade Alta	1,294	0,002	3,649	1,628	8,178
Sexo	-0,185	0,553	0,831	0,451	1,532
Período do dia	0,136	0,628	1,146	0,660	1,989
Até 20 anos	0,159	0,830	1,173	0,274	5,016
Entre 21 e 30	0,411	0,276	1,508	0,720	3,162
Entre 41 e 50	-0,241	0,549	0,785	0,356	1,731
Entre 51 e 60	-0,059	0,909	0,943	0,346	2,571
Mais de 61	-0,094	0,891	0,910	0,237	3,500
Condição Música	0,136	0,745	1,146	0,505	2,601
Condição Tarefa	0,028	0,949	1,028	0,438	2,416
Constante	-2,570	0,163	0,077		

Por fim, a partir do teste de aderência de Hosmer e Lemeshow, constata-se que o modelo prevê de forma acurada os valores e é passível de generalização para o mundo real, uma vez que p não é significativo ($X^2(8) = 5,693$; $p = 0,682$) (Field, 2009).

CAPÍTULO 4

Discussão

O presente estudo empregou a base teórico-metodológica do paradigma de *priming* para verificar se o comportamento de civilidade, investigado por meio de experimento de campo, estava suscetível a sua influência. Três hipóteses foram formuladas para direcionar a investigação, e elas servirão de cerne para estruturar a discussão a seguir.

4.1 Primeira hipótese: O período do dia influenciará os comportamentos de civilidade, e eles serão mais frequentes no horário matutino.

A formulação desta hipótese se baseou nos escritos e estudos de Milgram (1970), principalmente na concepção da sobrecarga de estimulação sensorial, a qual diz respeito à incapacidade do organismo humano responder e processar todas as informações que uma determinada situação é capaz de oferecer. Tais estímulos seriam cumulativos ao longo do dia, e, assim sendo, no período da manhã os indivíduos estariam menos sujeitos às influências da sobrecarga, visto que o autor supracitado defende a idéia de que a sobrecarga influencia o comportamento humano gradualmente, por meio de experiências associadas ao fenômeno.

Além da variável sobrecarga, outras como a fadiga, o estresse (os quais estão predispostos a sofrer acúmulo e aumento sucessivos com o passar do dia) e o ritmo circadiano, são influenciadoras do comportamento humano

O sistema circadiano consiste em uma organização hierárquica, cujo relógio principal está localizado no núcleo supra-quiasmático do hipotálamo, o qual é responsável por sincronizar e coordenar redes neuronais (sistema nervoso simpático),

hormônios (corticosteróides, melatonina, adrenalina) e atividades comportamentais (locomoção, alimentação) (Oliveira-Ferreira, 2011). Desta forma, fadiga e estresse podem estar associados sistema ao circadiano, uma vez que, as funções biológicas e o comportamento do ser humano obedecem a ritmos periódicos de natureza endógena, que se aproximam do ciclo luz/dia e se baseiam em tais estímulos ambientais.

Desta forma, constata-se que a organização dos ciclos circadianos está sob a responsabilidade de um sistema complexo de mecanismos de cunho molecular, bioquímico, fisiológico e comportamental. Embora este sistema potencialize a adaptação dos indivíduos ao meio e auxilie na sua sobrevivência, a sua alteração influencia nos contornos da conduta e da saúde do ser humano. O correto funcionamento deste relógio permite o ajustamento das funções biológicas e do comportamento às variações provenientes do meio. Entretanto, conforme Oliveira-Ferreira (2011) aponta, o estilo de vida da atualidade pode contribuir para a disfunção dos ritmos circadianos, porquanto inunda os organismos com estímulos das mais variadas modalidades.

Estudos como o de Licati, Porto, Felipe, Noce e Mello, (2008) corroboram que o ciclo circadiano e o período do dia influenciam o comportamento e os humores humanos, indicando que trabalhos em turnos são suscetíveis a erros crescentes. Por sua vez, Cohn (1993) aponta que certos eventos e comportamentos antisociais também estão suscetíveis a cronologia.

Outro fator influenciador do comportamento, atrelado à noção de turnos, é a temperatura ambiente, sendo esta mais elevada no turno da tarde. Esta idéia é reforçada por Gifford (2002), que aponta a influência de componentes meteorológicos específicos e entre eles, a temperatura é no comportamento humano. Schneider e Whalley (1980, apud Gifford, 2002) realizaram um *survey* o qual constatou que 71% dos entrevistados afirmaram que seu humor era afetado pelas condições climáticas e a temperatura do dia.

Ainda, 39% sustentaram que a estas variáveis influenciavam fortemente e muito fortemente seu temperamento.

A maior expressão da influência da temperatura no comportamento se traduz na agressão. Evidências presentes em estudos de campo corroboram a relação existente entre calor e agressão. (Gifford, 2002).

Além da agressão, a temperatura ambiente também influencia o desempenho em atividades físicas, exercícios intelectuais, e outros tipos de comportamento, como o prosocial (Bell, Fisher, Baum & Greene, 1990)

Entretanto, apesar dos resultados de outros estudos, a presente pesquisa não encontrou evidências que corroborem os dados disponíveis na literatura, visto que as análises estatísticas refutaram a hipótese formulada. Pressupõe-se que o comportamento operacionalizado como civilidade, para este estudo, seja bastante específico, além de estar sob a influência de diversas variáveis que parecem estar estabelecidas para o determinado contexto, como códigos sociais desenvolvidos para lidar em situações de utilização do transporte público. Esta discussão será retomada em seções posteriores.

4.2 Segunda Hipótese: Quanto maior a densidade dentro do ônibus, menor será a frequência de cumprimentos e agradecimentos ao motorista

A literatura científica está repleta de estudos que relacionam a densidade como uma variável influenciadora do comportamento animal e humano. Estudos clássicos, como o de Calhoun (1962) fundamentaram a segunda hipótese da presente pesquisa. O referido pesquisador reportou um estudo, conhecido como gaiola experimental de Calhoun, o qual consistia em deixar que o número de camundongos existentes no interior de um viveiro aumentasse à medida que seus habitantes fossem naturalmente se reproduzindo. Verificou-se que à proporção que a gaiola se tornava mais ocupada,

creciam os ataques sexuais e as mortes violentas entre os camundongos. Em outras palavras, o avanço populacional naquele espaço determinado era capaz de transformar e tornar agressivos os comportamentos destes animais. Este relato serviu de base para a generalização de uma das primeiras conclusões científicas de que o aumento populacional eleva o nível de estresse no indivíduo, o aumento da agressividade, entre outras conseqüências.

Diversos estudos realizados com seres humanos constataram que a alta densidade influencia não apenas o aumento do comportamento agressivo. Por exemplo, Cohen (1980) relata um estudo realizado por Sherrod (1974), cujos resultados indicaram que sujeitos que trabalharam em ambientes com alta densidade desenvolviam baixa tolerância a frustração, se comparados aos colegas alocados em ambientes de baixa densidade. Outras investigações semelhantes (Evans, 1979; Aiello, DeRisi, Epstein & Karlin, 1977; apud Cohen, 1980) corroboram a relação entre alta densidade e o decréscimo da tolerância à frustração.

De forma análoga, Sager, Sperb, Roazzi, e Martins (2003), realizaram uma investigação cujo objetivo foi verificar a relação entre o tamanho dos pátios de duas escolas infantis municipais de Porto Alegre e a interação que se desenvolvia entre crianças de 5 a 6 anos que freqüentavam as instituições. Um dos fatores apreciados no estudo foi a variável densidade, constatando-se que sua elevação colaborava com o desenvolvimento de uma série de intercâmbios negativos entre as crianças, como brigas, agressões, entre outros.

A variável densidade também afeta as emoções (Evans, 1975; Sundstrom, 1975 apud Bell *et al.*, 1990), e, do mesmo modo, seu alto nível provoca perturbação psicológica (Lundberg, 1976, apud Bellet *et al.*, 1990), além de potencializar conseqüências negativas à saúde do indivíduo (Stokols & Ohlig, 1975, apud Bell *et al.*, 1990). Assim, aparentemente, a densidade elevada provoca estados psicológicos

negativos, e reforça altos níveis de excitação psíquica, demonstrados por meio de uma grande variedade de índices.

Similarmente, demonstra-se que esta variável também influencia a manifestação de certos comportamentos sociais. Baum e Greenberg (1975, apud Bell *et al.*) demonstram que as pessoas tendem a querer socializar menos, desenvolvendo condutas associadas à esquivas, em situações de elevada densidade, a qual também afeta o comportamento prosocial (Jorgenson & Dukes, 1976, apud Bell *et al.*, 1990).

Especificamente, com relação à influência da alta densidade no comportamento prosocial, Pilati, Iglesias, Lima, e Simone (2010) testaram o impacto desta variável situacional no dado comportamento, em uma circunstância simulada que consistia em deixar cair um livro na frente do pretense participante da pesquisa, de forma que ele percebesse a perda desatenta do objeto. No intuito de comparar uma situação de alta e baixa densidade, o estudo foi realizado, respectivamente, no centro comercial da cidade de Brasília e em um campus universitário. Os resultados apontaram que a alta densidade do ambiente gerou frequências de ajuda significativamente menores do que em ambientes mais vazios.

Em conformidade com os resultados de todos os estudos relatados, a investigação apresentada nesta dissertação reforça a constatação de que a densidade influencia, de forma negativa, o comportamento humano, porquanto as análises estatísticas corroboraram a hipótese formulada, verificando que quanto maior a densidade dentro do ônibus, menor foi a frequência de cumprimentos e agradecimentos dirigidos ao motorista.

Tais comportamentos podem ser justificados pela sensação de invasão do espaço pessoal que o indivíduo vivencia em ambientes com alta densidade, em circunstâncias associadas a obrigações e deveres, potencializados pelo fato de que o ônibus é um ambiente público, porém fechado, além do fato de que são experiências em que se tem

pouco controle da situação. Disto, decorrem conseqüências como o desconforto e o estresse. Recobrar o bem-estar passa a ser prioridade para o sujeito, e desta forma, comportar-se de forma civilizada se torna preterição secundária.

A análise de pesquisas prévias, tanto realizadas em laboratório, quanto em condições naturalísticas, embasam tais conjecturas. Por exemplo, Evans e Wener (2007), ao avaliar indicadores comportamentais e fisiológicos (auto-relato, cortisol salivar, motivação) de usuários de vagões de trem em períodos de alta densidade, constataram que o elevado índice de densidade está correlacionado ao aumento de indicadores de estresse.

Estar sentado ao lado de um estranho, seja em um trem, ou em um ônibus, serve como ilustração para o modelo de privacidade proposto por Altman (1975), o qual propõe que o espaço pessoal atua como um mecanismo de controle da interação social. Gifford (1987) conclui este pensamento ao apontar que a vontade por maior espaço interpessoal aumenta à proporção que o espaço físico diminui. Quando estes recursos se tornam restritos ou ineficazes, fato que ocorre em situações de elevada densidade, os indivíduos desenvolvem comportamentos de esquiva, os quais são opostos ao de civilidade.

Outra conseqüência proveniente da alta densidade em ambientes consiste em proporcionar que o contato entre os indivíduos se torne mais superficial, efeito decorrente tanto dos fenômenos citados no parágrafo anterior, quanto pelo bombardeio de estímulos. Mediante a hiperestimulação, elegem-se prioridades cognitivas e focos comportamentais.

Portanto, é bastante plausível que o comportamento de civilidade não esteja no topo desta hierarquia, fato que, associado à sensação de rompimento do espaço pessoal e invasão da privacidade, acarrete a redução da freqüência deste comportamento. Assim sendo, no contexto do ônibus, um local fechado e limitado, admite-se que as regras de

civilidade não sejam prioridade para os passageiros, visto que esta condução é apenas um meio para chegar a um dado destino, o qual é o principal objetivo e anseio de quem utiliza o transporte público.

4.3 Terceira Hipótese: Expor os participantes ao efeito de *priming* aumentará o número de cumprimentos e agradecimentos ao motorista.

Esta subseção apresenta, primeiramente, as particularidades de cada condição experimental deste estudo (música e tarefa), e seqüencialmente, realiza uma discussão geral e conjunta acerca dos resultados de ambas.

4.3.1 Condição Música

A utilização do aparelho telefônico móvel como mecanismo para disparar a música escolhida para o processo de ativação do *priming*, se constituiu como ônus e bônus neste estudo. Uma vez que é muito corriqueiro que os passageiros o empreguem como um meio para ouvir música em seus trajetos de ônibus, muito habitualmente sem fones de ouvido, optou-se por fazer uso do celular como dispositivo para acionar o *prime*.

Por outro lado, apesar de corriqueiro, o comportamento de escutar música no celular, sem fones de ouvido, pode ser considerado pelos demais passageiros, em geral, como uma conduta desagradável, expressão de má educação e grosseria. Em resposta a este fato, surgiram algumas campanhas públicas, feitas por meios não-oficiais. Em uma rede social famosa, seus usuários promoveram uma campanha com o mote "Não seja o Dj do ônibus ó Seja cidadão, não seja egoísta", apregoava-se o respeito mútuo entre passageiros, estimulando a utilização de fones de ouvido, uma vez que as pessoas têm estilos musicais diferentes.

O pesquisador responsável por registrar os comportamentos dos participantes que saíam do ônibus, relatou que em um dos momentos em que a música de ativação do *priming* tocava, uma passageira expressiu um som de desagrado em relação à música.

Desta forma, o estímulo música tocando no ônibus, independente do gênero, pode ter contribuído para a não ativação do *priming* de civilidade nos usuários do Zebrinha.

4.3.2 Condição Tarefa

Uma das grandes dificuldades na construção da tarefa ativadora do *priming*, para o presente estudo, estava relacionado à sua capacidade de evocação das estruturas e representações mentais de civilidade, porquanto o ambiente interior e exterior ao transporte coletivo está permeado de estímulos concorrentes, somados às variáveis individuais.

Entretanto, uma vez que a situação exigia que a atividade fosse de fácil entendimento e rápida realização, adaptou-se a técnica Tarefa de Desembaralhamento de Sentença (Bargh & Chartrand, 2000), a qual, originalmente, requer que o participante organize e reescreva a frase embaralhada e não apenas risque a palavra, como foi solicitado na presente pesquisa.

4.3.3 Discussão geral das condições experimentais

A propriedade do *priming* como efeito somente eliciado em laboratório poderia ser questionada devido aos resultados do presente estudo, contudo, algumas pesquisas de campo apontam resultados favoráveis para a aplicação deste paradigma em ambientes naturalísticos (Papies & Hamstra, 2010; Rutchick, 2010; Schoenmakers & Wiers, 2010; Vittersø, Chipeniuk, Skår & Vistad, 2004).

A despeito de se configurarem como experimentos de campo, todas as pesquisas supracitadas se diferenciam desta investigação na medida em que foram realizadas em ambientes naturalísticos mais sossegados se comparados a um ônibus em movimento, inclusive a investigação que tem por cenário o *pub* (Schoenmakers & Wiers, 2010), a qual os autores relatam ter utilizado um ambiente mais reservado na parte de trás do estabelecimento.

Variáveis situacionais e disposicionais, quando não são balanceadas por um desenho experimental de laboratório, são fortes concorrentes do efeito *priming*, devido à complexidade e riqueza de estímulos dos ambientes naturalísticos. Uma razão para a não ativação do *priming* na presente pesquisa, diz respeito à insuficiência da tarefa e da música para ativação das estruturas e representações relacionadas à civilidade.

Outro fator concorrente à ativação de um *priming* são os estados motivacionais e as metas, os quais, de acordo com Bargh (2006), têm maior chance de triunfar se estiverem em conflito com outras influências. Nesse sentido, pode-se inferir que metas e motivações de passageiros que utilizam o transporte público rodoviário, parecem ser quase que estritamente a condução para o destino a qual se dirigem, e, numa escala de prioridade, agradecer ou cumprimentar o motorista estaria em níveis mais baixos da hierarquia de prioridades.

Há uma associação entre esta reflexão supracitada e o próprio estilo de vida dos centros urbanos, consistindo em uma função direta e necessária proveniente do excesso de informações decorrentes deste contexto. Dito de outra forma, a restrição de envolvimento e ausência de cortêsias seria uma espécie de adaptação ao grande fluxo de *inputs* ambientais.

Afinal, conforme as proposições de Milgram (1970), o indivíduo urbano não dispõe de tempo e disposição para se envolver com aqueles que não têm o direito sobre este tempo.

Ainda é possível depreender como comentário acerca dos resultados deste estudo a influência implícita de certos objetos materiais nos processos automáticos, os quais estão associados a certos contextos. Assim sendo, de acordo com Kay, Wheeler, Bargh, e Ross (2004) os objetos e componentes de um ambiente, por meio de sua disposição e das suas dicas visuais, podem exercer influência na instituição de normas comportamentais e situacionais.

Ao cotejar tais proposições com os argumentos de Milgram, é possível pressupor que o espaço físico de um *Zebrinha*, o qual é menor que o de um ônibus padrão e agrupa grande número de informações sinestésicas (menor distância entre as cadeiras, entre passageiros, barras de apoio, placa com avisos visuais), potencializaria normas de não-envolvimento.

Finalmente, Ackerman, Nocera, e Bargh (2010), conseguiram demonstrar que a característica do assento de uma cadeira (duro ou confortável) influenciava potenciais interações sociais. Desta forma, uma vez que os *Zebrinhas* possuem assentos rígidos, questiona-se se este fator também contribuiria para a baixa frequência de comportamentos de civilidade neste contexto.

Por fim, apesar de o presente estudo adotar a sinonímia entre as palavras cordialidade e civilidade, historiadores e sociólogos brasileiros afirmam existir singularidades de aplicação entre os termos para a população do Brasil.

De acordo com a análise de Holanda (1995), a cordialidade do povo brasileiro foi equivocadamente interpretada pela historiografia. Nesse sentido, esse construto não seria necessariamente sinônimo de boas maneiras ou civilidade, mas algo governado pela emoção e pelos sentimentos.

O seu campo de atuação residiria, de igual forma, no espaço público. Entretanto, este ambiente seria uma espécie de continuidade do espaço privado. Isto porque, segundo Silva (2010), a cordialidade no Brasil, mesmo com o fim do domínio

patriarcal, não encontrou na cidade a civilidade e as relações impessoais, legados do tradicionalismo, da colonização ibérica e do sistema escravocrata.

Desta forma, diferentemente do pensamento francês, o homem cordial no Brasil não teria desenvolvido o autocontrole tão importante no processo civilizador proposto por Elias (1939/2004).

4.3.4 Considerações Finais

O mais abrangente legado de Milgram foi ter demonstrado que a cidade é um tema viável para o estudo científico do psicólogo social experimental. Na maioria das vezes, este autor utilizou variáveis discretas e dicotômicas como medidas de mensuração do comportamento. Os simples, porém geniais, experimentos de Milgram tornaram suas implicações discerníveis para um público leigo, e também propiciando resultados elucidativos para profissionais acadêmicos (Blass, 2005).

No entanto, o cenário do laboratório é preferência majoritária para a realização de pesquisas que utilizem o paradigma do *priming*. Neste contexto, os resultados das pesquisas têm demonstrado embasamento suficientemente robusto para apoiar a existência dos seus efeitos em ocasiões em que as influências ambientais são controladas e as influências disposicionais equilibradas por meio de randomização da amostra. Todavia, a busca por estudos que utilizem o referido paradigma em estudo de campo aponta para uma baixíssima produção de desenhos de pesquisa que tenham a vida real como palco para investigação. Assim sendo, uma das distinções do presente estudo foi não se ater às paredes do laboratório.

De igual forma, a presente investigação trabalhou com uma amostra mais abrangente e variada, não apenas universitários, por exemplo, bem como um desenho metodológico também diferenciado.

Por outro lado, as conseqüências em se adotar um desenho metodológico de experimento de campo necessitam ser asseveradas, dada a impossibilidade do controle direto de muitos aspectos da situação, e a carência de uma randomização amostral propriamente dita.

Outra questão a ser salientada na presente investigação, diz respeito à utilização do conceito de densidade, no lugar do construto de aglomeração. Este último, por ser um fenômeno mais subjetivo, poderia ter trazido maiores explicações sobre as variáveis psicológicas atuantes em determinado contexto e circunstância.

Aparentemente, o comportamento de agradecer ou cumprimentar o motorista não é costumeiro em usuários de ônibus. Entretanto um componente de serendipidade apareceu nesta pesquisa, demonstrando que um estímulo de maior valência poderia ser capaz de mudar o comportamento dos passageiros. Em uma das observações para compor a condição controle, pegou-se uma condução em que a motorista, e é preciso assinalar bem ser do sexo feminino, agradecia a todos os passageiros, quando estes deixavam o ônibus. Apesar de esta condição ter sido excluída da pesquisa, observou-se que a frequência de cumprimentos e agradecimentos aumentaram com esta regular conduta da motorista.

Nesse sentido, como agenda de pesquisa, indica-se que um estudo semelhante a este seja realizado comparando e aprofundando os aspectos referentes ao sexo, e outro que utilize como estímulo eliciador o cumprimento ou agradecimento que parta do próprio motorista.

Em outras cidades brasileiras existem ônibus com a sistemática semelhante ao Zebrinha ó o passageiro entra e sai pela mesma porta e o motorista também tem o papel de cobrador. Desta forma, um estudo comparativo com outras cidades proporcionaria evidências acerca de peculiaridades de condutas entre regiões ou apontaria para uma tendência comportamental geral.

Outra sugestão investigativa consiste na tentativa de transportar este estudo para condições de maior controle no laboratório. Simular-se-ia uma situação semelhante a de um ônibus zebrinha, com os participantes desempenhando papéis de passageiros, solicitando que os mesmos atuassem da forma como se comportariam em circunstâncias reais, e expondo-os à atividade de *priming*. Desta forma, poder-se-ia presumir, por meio da comparação dos resultados, se a civilidade é influenciada negativamente por variáveis contextuais não controladas ou corroborar se é um aspecto culturalmente reforçado não agradecer cumprimentar o motorista.

Além disso, tendo por base as asseverações de Buarque (1995) e Silva (2010) questiona-se se o comportamento público do brasileiro é governado por uma tradicional civilidade, ou a proposta cordialidade, mais conhecida pela expressão *costume de casa vai a praça*.

Finalmente, Milgram (1970), sugere que cada grande centro urbano possui suas particularidades e formas de influenciar o comportamento dos seus moradores. Um conhecimento mais preciso da atmosfera brasiliense parece ser alcançável por meio de pesquisas experimentais de campo.

REFERÊNCIAS

Aarts, H., & Dijksterhuis, A. (2003). The silence of the library: Environment, situational norm, and social behavior. *Journal of Personality and Social Psychology*, 84(1), 18-28.

Ackerman, J.M., Nocera, C.C., & Bargh, J.A. (2010). Incidental Haptic Sensations Influence Social Judgments and Decisions. *Science*, 328, 1712 - 1715

American Psychological Association (2007). *American Psychological Association Dictionary of Psychology* (1ª edição revisada), Washington: Gary R. VandenBos.

Altman, I. (1975). *The environment and social behavior*. Monterey, California: Brooks/Cole.

Aznar-Farias, M. & Oliveira-Monteiro, N. R (2006). Reflexões sobre pró-socialidade, resiliência e psicologia positiva. *Rev. bras.ter. cogn.*, Rio de Janeiro, 2, 2.

Bargh, J. A. (2006). What have we been priming all these years? On the development, mechanisms, and ecology of nonconscious social behavior. *European Journal of Social Psychology*, 36, 147-168.

Bargh, J. A. (Ed.). (2007). *Social psychology and the uncounscious: The automaticity of higher mental processes*. New York: Psychology Press.

Bargh, J.A., & Chartrand, T.L. (2000). The mind in the middle: A Practical guide to priming and automaticity research. In H.T. Reis & C.M. Judd (Eds.), *Handbook of*

research methods in social and personality psychology (pp. 253-285). New York: Cambridge University Press.

Batson, C. D. (1998). Altruism and prosocial behavior. In D. T. Gilbert, S. T. Fiske & G. Lindzey (Eds.), *The handbook of social psychology* (Vol. 2, pp. 282-316). New York: McGraw-Hill.

Bell, P. A., Fisher, J. D., Baum, A., & Greene, T. C. (1990). Weather, Climate and Behavior. In *Environmental Psychology* (3rd ed., pp. 151 - 188). Fort Worth: Harcourt Brace Jovanovich

Bigand, E., Tillmann, B., Poulin-Charronnat, B., & Manderlier, B. (2005). Repetition priming: Is music special? *The Quarterly Journal of Experimental Psychology*, 2005, 58A (8), 1347-1375.

Billante, N., & Saunders, P. (2002). Why civility matters. *Policy*, 18(3), 32-36.

Blass, T. (2005) The urban psychology of Stanley Milgram. *Journal of Social Distress and the Homeless*, special issue 1 & 2, 14, 12-22.

Boyd, R. (2006). The Value of Civility? *Urban Studies*, 43, 5/6, 863-878.

Busnello, R., Stein, L.M., Salles, J.F. (2008) Efeito de *priming* de identidade subliminar na decisão lexical com universitários brasileiros. *Psico*, 39, 1, 41-47.

Calhoun, J. B. (1962). Population density and social pathology. *Scientific American*, 206,2, 39-150.

Cohn, E. G. (1993). The prediction of police calls for service: the influence of weather and temporal variables on rape and domestic violence. *Journal of Environmental Psychology*, 13,71-83.

Cohen, S. (1980). Aftereffects of stress on human performance and social behavior: A review of research and theory. *Psychological Bulletin*, 88,1, 82-108.

Conboy, J. E. (2003). Algumas medidas típicas univariadas da magnitude do efeito. *Análise Psicológica*, 2, 21, 145-158.

Dijksterhuis, A. (2010). Automaticity and the unconscious. In S. T. Fiske, D. T. Gilbert & G. Lindzey (Eds.), *Handbook of social psychology* (5 ed., Vol. 1, pp. 228-267). New Jersey: Jon Wiley and Sons.

Dovidio, J. F., & Penner, L. A. (2001). Helping and altruism. Em G. J. O. Fletcher & M. S. Clark (Eds.), *Blackwell handbook of social psychology: Interpersonal processes* (pp. 162-195). Oxford: Blackwell.

Elias, N. (2004) O processo civilizador: A civilização como transformação do comportamento humano. Rio de Janeiro: Jorge Zahar.

Evans, G.W., & Wener, R.E. (2007). Crowding and personal space invasion on the train: Please don't make me sit in the middle. *Journal of Environmental Psychology*, 27, 906-94

Evans, J. S. B. T. (2008). Dual processing accounts of reasoning, judgment, and social cognition. *Annual Review of Psychology*, 59, 255-278.

Ferriss, A.L. (2002). Studying and Measuring Civility: A Framework, Trends, and Scale. *Sociological Inquiry*, 72, 3, 376-392.

Field, A. (2009). Descobrimo a Estatística usando o SPSS. (Lorí Vialli Trad. 2ªed). Porto Alegre: Artmed.

Fiske, S. T., & Taylor, S. E. (2008). Social cognition: From brains to culture. New York: McGraw-Hill.

Gifford, R. (1987). *Environmental psychology* (2nd. Ed) Boston: Allyn and Bacon

Gifford, R. (2002). *Environmental psychology: Principles and practice* (3rd. ed.). Canada: Optimal Books.

Hair, J. F., Anderson, R. E., Tatham, R. L. & Black, W. C (2005). Análise Multivariada de Dados. (A.S. SantøAnna Trad. 5ª. ed.) Porto Alegre: Bookman.

Hair, J. F., Black, W. C., Babin, B. J., Anderson, R. E. & Tatham, R. L. (2009). *Análise multivariada dos dados*. 6ª ed. Porto Alegre: Bookman.

Hall, E.T. (1977). *A dimensão oculta*. Rio de Janeiro: Francisco Alves.

Holanda, S. B. (1995). *Raízes do Brasil*. 26^a ed. São Paulo: Companhia das Letras.

Ikegami, E. (2004). Civility as the Grammar of Weak-Ties Social Interactions: A Historical Prelude to Cultural Citizenship. *Paper presented at the annual meeting of the American Sociological Association*.

Kay, A.C., Wheeler, S.C., Bargh, J.A., & Ross, L. (2004). Material priming: The influence of mundane physical objects on situational construal and competitive behavioral choice. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 95, 83 ó 96.

Licati, P.R., Porto, P.H.A., Felipe, M.M., Noce, F. & Mello, M.T. (2008). Efeitos da jornada de trabalho nos estados de humor de pilotos comerciais. Trabalho completo apresentado no Simpósio de Transporte Aéreo, Rio de Janeiro, 26 a 28 de janeiro.

Lieberman, M. D. (2007). The X- and C-systems: The neural basis of automatic and controlled social cognition. In E. Harmon-Jones & P. Winkielman (Eds.), *Social neuroscience: Integrating biological and psychological explanations of social behavior*. New York: Guilford.

Macrae, C. N., & Johnston, L. (1998). Help, I need somebody: Automatic action and inaction. *Social Cognition*, 16,4, 400-417.

Mattar, F. N. (2001). *Pesquisa de marketing*. São Paulo: Atlas, 3ªed.

Milgram, S. (1970). A experiência de viver na cidade: adaptações a sobrecarga urbana criam qualidades características à vida nas cidades que podem ser mensuradas. (Tradução Andréa de Almeida Lara). *Série: Textos de Psicologia Ambiental, N° 07* Brasília, DF: UnB, Laboratório de Psicologia Ambiental.

Moser, G. (2009) *Psychologie Environnementale ó Les Relations home environnement*. Bruxelles: De Boeck.

Moser, G., & Corroyer, D. (2001). Politeness in the urban environment: Is city life still synonymus with civility? *Environment and behavior*, 33(5), 611-625.

Oliveira-Ferreira, M. (2011). Ritmos Circadianos: qual o papel nas perturbações psiquiátricas? Faculdade de Medicina da Universidade do Porto FMUP. Documento online acessado no dia 20/06/2011 (01:48)

Paludo, S. S. & Koller, S. H. (2007) *Psicologia Positiva: uma nova abordagem para antigas questões*. *Paidéia*, 17, 36, 9-20.

Papies, E. K., & Hamstra, P. (2010) Goal priming and eating behavior: Enhancing self-regulation by environmental cues. *Health Psychology*, 29, 4, 384-388.

Peck, D. L. (2002). Civility: A Contemporary Context for a Meaningful Historical Concept. *Sociological Inquiry*, 72, 3, 358-375.

Penner, L. A., Dovidio, J. F., Piliavin, J. A., & Schroeder, D. A. (2005). Prosocial behavior: Multilevel perspective. *Annual Review of Psychology*, 56(1), 365-392.

Peretz, I., Radeau, M. & Arguin, M. (2004). Two-way interactions between music and language: Evidence from priming recognition of tune and lyrics in familiar songs. *Memory & Cognition*, 32(1), 142-152.

Pilati, R., Iglesias, F., Lima, B.R., & Simone, C.V. (2010). Experimentos de Campo em Comportamento Prosocial: Sexo, Densidade e Grupo Cultural. *Psicologia: Teoria e Pesquisa*, 26, 2, 361-370.

Pilati, R., Rabelo, A.L.A., & Leonardo, A.L. (2010) Comportamento Prosocial de Cívildade: Taxonomia e Efeito de processos automáticos moderado por fatores disposicionais - Projeto base do GEPS na temática Prosocial para o quadriênio 2010-2013.

Pinheiro, J. Q., & Elali, G.A. (2011). Comportamento socioespacial humano. Em S. Cavalcante & G.A. Elali (Eds.), *Temas Básicos em Psicologia Ambiental*. Petrópolis: Editora Vozes.

Rabelo, A. L. A., Hees, M. A. G., & Pilati, R. (2010). *Priming* de metas de cívildade e o efeito na intenção de ajuda. Manuscrito não publicado, Universidade de Brasília, Brasília, Distrito Federal, Brasil.

Rutchick, A. M. (2010). Deus Ex Machina: The Influence of Polling Place on

Voting Behavior. *Political Psychology*, 31, 2, 209-225.

Salles, J.F., Jou, G.I. & Stein, L.M. (2007). O paradigma de priming semântico na investigação do processamento de leitura de palavras. *Interação em Psicologia*, 11, 1, 71-80.

Sager, F., Sperb, T.M., Roazzi, A., & Martins, F.M. (2003). Avaliação da Interação de Crianças em Pátios de Escolas Infantis: Uma Abordagem da Psicologia Ambiental. *Psicologia: Reflexão e Crítica*, 16,1, 203-215.

Schoenmakers, T.M, & Wiers, R.W. (2010). Craving and Attentional Bias Respond Differently to Alcohol Priming: A Field Study in the Pub. *European Addiction Research*, 16, 9-16.

Seligman, M. E. P. & Csikszentmihalyi, M. (2000). Positive psychology: An introduction. *American Psychologist*, 55, 5-14.

Shadish, W. R., Cook, T. D., & Campbell, D. T. (2002). *Experimental and quasi-experimental designs for generalized causal inference* (Vol. 1). Nova York: Houghton Mifflin.

Silva, A.V., & Günther, H. (2001). Ajuda entre passageiros de ônibus. *Estudos de Psicologia*, 6, 1, 75-82.

Silva, R. (2010). O ãmulatoö e õhomem cordialö: as raízes do espaço público no Brasil. *Revista Magistro*, 2, 1.

Simmel, G. (1903/1971) *The Metropolis and Mental Life*, ed. by D. Levine. Chicago, IL: University of Chicago Press.

Sommer, R. (1973). *Espaço pessoal, as bases comportamentais de projetos e planejamentos*. São Paulo: EPU/EDUSP.

Stokols, D., & Altman, I. (Orgs.). (1987). *Handbook of Environmental Psychology* (2 Vols.). New York: Wiley.

Vittersø, J., Chipeniuk, R., Skår, M., & Vistad, O.I. (2004). Recreational Conflict Is Affective: The Case of Cross-Country Skiers and Snowmobiles. *Leisure Sciences*, 26, 227-243.

ANEXO A

**Instrumento com Tarefa de Desembaralhamento de Sentenças e História em
Quadrinhos**

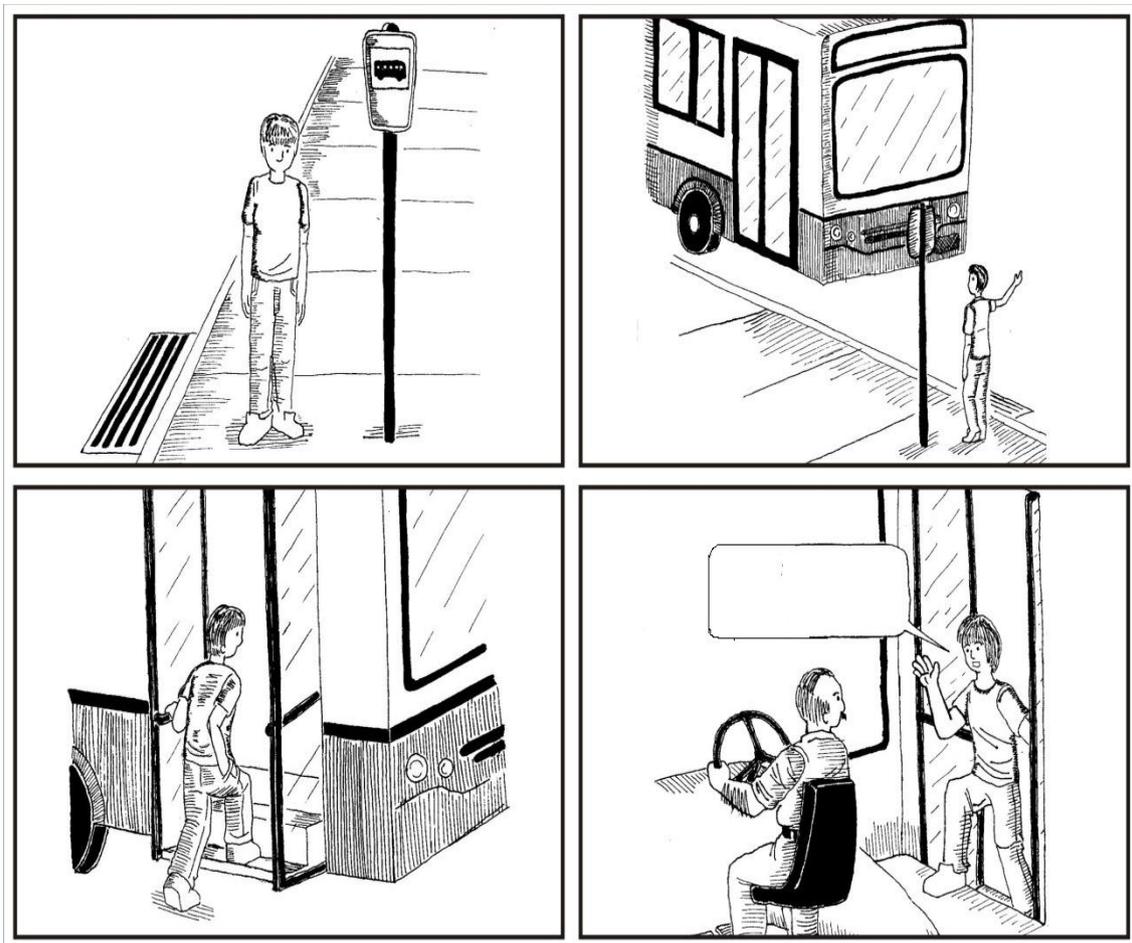
Prezado(a) Sr(a),

Por favor, organize as palavras embaralhadas abaixo, para criar frases que façam sentido. **Use apenas 4** das 5 palavras. Risque a palavra que não é adequada para a sentença. **Não reescreva a frase, apenas risque.** Veja o exemplo:

levantou pássaro o ~~casa~~ vôo. O pássaro levantou vôo

- 1) maneiras água ela boas ensina
- 2) gentil chá enfermeira a foi
- 3) ajudou professor hora me o
- 4) bola animais os bem convivem
- 5) são cores as papel harmoniosas
- 6) convite vidro ele agradeceu o
- 7) ela deixou sentar lápis me
- 8) respeita a João bolo fila
- 9) paguei motorista o eu azul
- 10) telefonista a educada carne foi
- 11) linda a está som manhã

Por fim, olhe as cenas que acontecem abaixo. Gostaríamos que completasse, no último quadro, o espaço em branco com uma frase que o passageiro diria ao motorista.



*Quadrinho criado por Thiago Leal, é um desenhista independente e publicitário paraibano. Formado em Publicidade e Propaganda desde 2006, Leal atua no mercado publicitário local desde 2004. Apesar de desenhar desde a infância, sua carreira independente só começou em 2010, ano em que passou a publicar histórias em quadrinhos de forma independente, além de disponibilizá-las on line. Leal também faz parte de um coletivo de quadrinistas paraibanos chamado Coletivo WC.

ANEXO B**Trecho da música ãPalavrinhas Mágicasö (Eliana), utilizado no estudo**

Algumas palavrinhas são mágicas
E ajudam a gente a viver melhor
Por favor, muito obrigado
Com licença, tudo bem?
Pode passar

(..)

Bom dia, boa tarde, boa noite (2x)