



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA – UFBA**  
Instituto de Psicologia – IPS  
*Programa de Pós-Graduação em Psicologia – PPGPSI*  
**MESTRADO ACADÊMICO**



LIDIANE BENTO DOURADO RIBEIRO

EMPATIA E PERSONALIDADE: UMA ANÁLISE DO COMPORTAMENTO DOS  
MOTORISTAS

SALVADOR/BA  
2023



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA– UFBA**  
Instituto de Psicologia – IPS  
*Programa de Pós-Graduação em Psicologia – PPGPSI*  
**MESTRADO ACADÊMICO**



LIDIANE BENTO DOURADO RIBEIRO

EMPATIA E PERSONALIDADE: UMA ANÁLISE DO COMPORTAMENTO DOS  
MOTORISTAS

Dissertação como requisito para avaliação do Programa de Pós-Graduação em Psicologia (PPGPSI) da Universidade Federal da Bahia (UFBA), na linha de pesquisa Transições Desenvolvimentais e Processos Educacionais, como requisito para obtenção do título de Mestre em Psicologia.

Orientadora: Thatiana Helena de Lima

SALVADOR/BA  
2023

Ficha catalográfica elaborada pelo Sistema Universitário de Bibliotecas (SIBI/UFBA), com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

---

R484      Ribeiro, Lidiane Bento Dourado  
            Empatia e personalidade: uma análise do comportamento dos motoristas / Lidiane Bento Dourado Ribeiro, 2023.  
            95 f.: il.

            Orientadora: Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Thatiana Helena de Lima  
            Dissertação (mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Psicologia, Instituto de Psicologia. Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2023.

            1. Testes psicológicos. 2. Psicodiagnóstico. 3. Acidentes de trânsito. I. Lima, Thatiana Helene de. II. Universidade Federal da Bahia Instituto de Psicologia, Universidade Federal da Bahia. III. Título.

CDD: 153.9

---



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA - UFBA**  
Instituto de Psicologia - IPS  
*Programa de Pós-Graduação em Psicologia - PPGPSI*  
**MESTRADO ACADEMICO E DOUTORADO**



## **TERMO DE APROVAÇÃO**

### **EMPATIA E PERSONALIDADE: UMA ANÁLISE DO COMPORTAMENTO DOS MOTORISTAS**

**Lidiane Bento Dourado Ribeiro**

### **BANCA EXAMINADORA:**

**Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Thatiana Helena de Lima (Orientadora)**  
*Universidade Federal da Bahia – UFBA*

**Prof. Dr. Leonardo de Oliveira Barros**  
*Universidade Federal da Bahia – UFBA*

**Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Natália Costa Simões**  
*Faculdade Santo Antônio - FSA*

Salvador, 31 de março de 2023.

**Dou fé**

---

**Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Thatiana Helena de Lima**

## **Agradecimentos**

Agradeço primeiramente a Deus pela oportunidade de fazer o mestrado, um sonho que eu planejava realizar faz alguns anos.

À minha família por toda base, apoio, incentivo e educação que me foi dada ao longo de todos esses anos: meus pais (em memória), meus irmãos, meus tios e meus primos.

À Fábria e Patrícia, minhas irmãs, um agradecimento especial pelo suporte necessário em todos os momentos e ao meu tio Zíndel pelo apoio e confiança de sempre.

Ao meu namorado Cássio e aos meus amigos que estiveram presentes acompanhando cada etapa e auxiliando sempre que necessário.

Aos colaboradores participantes desta pesquisa e a todos aqueles que direta ou indiretamente contribuíram para que esta coleta de dados acontecesse, aos meus colegas de trabalho, alunos e pessoas conhecidas, meu sinceros agradecimentos.

À minha orientadora prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Thatiana Lima e aos colegas do grupo de pesquisa, muito obrigada pela parceria e apoio nesse momento delicado de pesquisa em meio à pandemia.

## Resumo

O trânsito é um contexto dinâmico composto por vias, veículos e pessoas. Entretanto, a maioria dos problemas no trânsito, incluindo acidentes, são decorrentes do fator humano. Muitos estudos têm sido realizados sobre empatia, personalidade e comportamento, mas não abordando a relação entre eles no contexto de mobilidade. Assim, com o intuito de dar maior visibilidade às discussões sobre o trânsito no interior do estado da Bahia e contribuir para eventuais intervenções sociais e/ou educativas futuras, buscou-se analisar a possível relação entre empatia, personalidade e o comportamento de erros, lapsos e violações dos condutores habilitados, conhecer o perfil destes sujeitos e buscar possíveis diferenças entre sexo, idade, escolaridade e envolvimento em acidentes. Foram utilizados os seguintes instrumentos impressos, a saber: o *Interpersonal Reactivity Index* (IRI); a Escala de Personalidade para Motoristas (EPM); o Questionário do Comportamento do Motorista (QCM); e um Questionário Sociodemográfico elaborado pela autora. A amostra foi não probabilística por conveniência, composta por pessoas habilitadas, obedecendo todos os aspectos éticos. Dos 189 sujeitos a maioria era do sexo masculino, com média de 38,8 anos, ensino médio completo, habilitados para carro e moto (AB), sem histórico de acidente, com alta pró-sociabilidade e consideração empática e com mais comportamentos de lapsos que erros e violações. Os condutores mais jovens apresentaram mais violação e menos consideração empática quando comparado aos condutores mais velhos. As mulheres apresentaram mais empatia que os homens e indivíduos que declararam já ter se envolvido em acidentes pontuaram alto em busca por sensação e violação. Foi verificada correlação negativa entre instabilidade emocional e tomada de perspectiva; e entre tomada de perspectiva e consideração empática e o fator violação. Houve correlação positiva entre comportamentos de erros, lapsos e violações e os fatores instabilidade emocional e busca por sensações; e entre impulsividade e lapsos. Pró-sociabilidade e violações se correlacionaram negativamente, o

que sugere que as pessoas que mais violam as leis de trânsito são aquelas mais instáveis e que tendem a se colocar menos no lugar dos outros. Os resultados sugerem a necessidade de se intensificar os estudos no contexto do trânsito, principalmente com relação à personalidade (pró-sociabilidade, instabilidade emocional e busca por sensação), comportamentos de violação, empatia e acidentes de trânsito.

*Palavras-chave:* avaliação psicológica, trânsito e acidentes

## **Abstract**

Traffic is a dynamic context made up of roads, vehicles and people. However, most traffic problems, including accidents, are due to the human factor. Many studies have been carried out on empathy, personality and behavior, but not addressing the relationship between them in the context of mobility. Thus, with the aim of giving greater visibility to discussions about traffic in the interior of the state of Bahia and contributing to possible future social and/or educational interventions, we sought to analyze the possible relationship between empathy, personality and the behavior of errors, lapses and violations by licensed drivers, know the profile of these subjects and look for possible differences between gender, age, education and involvement in accidents. The following printed instruments were used, namely: the Interpersonal Reactivity Index (IRI); the Personality Scale for Drivers (EPM); the Driver Behavior Questionnaire (QCM); and a Sociodemographic Questionnaire prepared by the author. The sample was non-probabilistic for convenience, composed of qualified people, complying with all ethical aspects. Among the 189 subjects, the majority were male, with an average of 38.8 years old, completed high school, licensed to drive a car and motorcycle (AB), with no accidents history, with high pro-sociality and empathic consideration and with more lapse behaviors than errors and violations. Younger drivers showed more violations and less empathetic consideration when compared to older drivers. Women showed more empathy than men, and individuals who reported having been involved in accidents scored high in sensation-seeking and violation. There was a negative correlation between emotional instability and perspective taking; and between perspective taking and empathic consideration and the violation factor. There was a positive correlation between errors, lapses and violations and the factors emotional instability and sensation-seeking; and between impulsivity and lapses. Pro-sociality and violations were negatively correlated, suggesting that the people who most violate traffic laws are those who are more unstable and tend to put themselves less



in the shoes of others. The results suggest the need to intensify studies in the context of traffic, especially in relation to personality (pro-sociability, emotional instability and sensation-seeking), violation behavior, empathy and traffic accidents.

*Keywords:* psychological assessment, traffic and accidents

## Lista de Siglas

ANOVA	Análise de Variância
ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
ABRAMET	Associação Brasileira de Medicina do Tráfego
AMOS	Pacote estatístico
CIRETRAN	Circunscrição Regional de Trânsito
CNH	Carteira Nacional de Habilitação
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
CONASS	Conselho Nacional de Secretários de Saúde
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
CGF	Cinco Grandes Fatores
CFP	Conselho Federal de Psicologia
CNS	Conselho Nacional de Saúde
DBQ	Driver Behavior Questionnaire
DETRAN	Departamento Nacional de Trânsito
EMRI	Escala Multidimensional de Reatividade Interpessoal
EPM	Escala de Personalidade para Motoristas
EBC	Empresa Brasil de Comunicação
IRI	Interpersonal Reactivity Index
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada
NBR	Norma Brasileira
OMS	Organização Mundial da Saúde
ONU News	Agência multimídia de notícias oficiais sobre as Nações Unidas
OPAS	Organização Pan-Americana de Saúde
ONSV	Observatório Nacional de Segurança Viária

OSCIP	Organização da Sociedade Civil de Interesse Público
Pnatrans	Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito
PVT	Projeto Vida no Trânsito
SESAB	Secretaria de Saúde da Bahia
SUVISA	Superintendência de Proteção e Vigilância em Saúde
DIVEP	Diretoria de Vigilância Epidemiológica
SINAN	O Sistema de Informação de Agravos de Notificação
RENAEST	Registro Nacional de Acidentes e Estatística de Trânsito
STM	Superintendência de Trânsito e Mobilidade
QCM	Questionário do Comportamento do Motorista
LGPD	Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais
TCLE	Termo de Consentimento Livre e Esclarecido
SPSS	Statistical Package for Social Sciences
Teste t	Teste de hipóteses
<i>r</i>	Coefficiente de correlação
DP	Desvio Padrão
DATASUS	Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde.
BFI	Big Five Inventory
PRF	Polícia Rodoviária Federal

## Lista de Figuras

<b>Figura 1</b> – <i>Acidentes na Bahia – de 2018 a outubro de 2020</i> .....	23
---	----

## Lista de Tabelas

<b>Tabela 1</b> – <i>Comportamento (erros, lapsos e violações)</i> .....	45
<b>Tabela 2</b> – <i>Personalidade (instabilidade emocional, impulsividade, busca por sensação e pró-sociabilidade)</i> .....	46
<b>Tabela 3</b> – <i>Empatia (tomada de perspectiva, angústia pessoal, consideração empática e fantasia)</i> .....	46
<b>Tabela 4</b> – <i>Diferença de média para Busca por Sensação e Violação, comparando o Envolvimento em Acidente</i> .....	50
<b>Tabela 5</b> – <i>Diferença para os fatores de Empatia por Gênero</i> .....	52
<b>Tabela 6</b> – <i>Diferença de média para Violação por grupos de Idade</i> .....	53
<b>Tabela 7</b> – <i>Diferença de média para Consideração Empática e Tomada de Perspectiva por grupos de Idade</i> .....	54
<b>Tabela 8</b> – <i>Correlação entre Comportamento e Empatia</i> .....	55
<b>Tabela 9</b> – <i>Correlação entre Comportamento e Personalidade</i> .....	56
<b>Tabela 10</b> – <i>Correlação entre Personalidade e Empatia</i> .....	58

## Sumário

Introdução.....	14
Objetivos.....	18
<i>Objetivo Geral</i> .....	18
<i>Objetivos Específicos</i> .....	18
Fundamentação Teórica.....	18
<i>Trânsito e Acidente</i> .....	18
<i>Trânsito e Psicologia</i> .....	25
<i>Comportamento</i> .....	28
<i>Personalidade</i> .....	30
<i>Empatia</i> .....	36
Método.....	40
<i>Participantes</i> .....	40
<i>Instrumentos</i> .....	42
<i>Procedimentos de coleta de dados</i> .....	43
<i>Procedimentos de análise de dados</i> .....	44
Resultados e Discussões.....	45
<i>Caracterização do Perfil dos Motoristas</i> .....	45
<i>Variáveis Sociodemográficas</i> .....	47
<i>Correlações entre Empatia, Personalidade e Comportamento</i> .....	54
<i>Levantamento de Opinião dos Motoristas</i> .....	60
Conclusão.....	61
Referências.....	65
Apêndice.....	86
<i>Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE)</i> .....	86
<i>Questionário Sociodemográfico</i> .....	88
<i>Questionário do Comportamento do Motorista (QCM)</i> .....	89
<i>Escala de Empatia – Interpersonal Reactivity Index (IRI)</i> .....	91
<i>Escala de Personalidade para Motoristas (EPM)</i> .....	92
<i>Parecer Consubstanciado do CEP</i> .....	94

## Introdução

O trânsito é um ambiente dinâmico composto por elementos básicos que o constitui e interagem entre si. É definido por Souza et al. (2017) como o deslocamento de pessoas, veículos e animais pelas vias, corroborando com Rozestraten (2003) que aponta homem, veículo e via como elementos essenciais do trânsito.

A mobilidade, característica inerente aos animais, refere-se aos deslocamentos em busca de satisfazer suas próprias necessidades e objetivos, experimentando sentimentos de liberdade e realização neste processo (Cavalcante et al., 2012), incluindo o deslocamento a pé, através de transportes coletivos, carro, bicicleta e motocicleta (Cavalcante et al., 2018). A invenção do automóvel possibilitou ao homem uma maior comodidade no deslocamento e facilidade nos diversos setores da vida (Correia & Bianchi, 2019).

Corassa (2003) faz uma reflexão acerca do uso do carro como uma extensão da casa e o quanto o simbolismo do espaço privado acaba interferindo nos conflitos no trânsito quando esta segurança encontra-se ameaçada. Zanon e Brisotto (2020) apontam uma relação entre a forma de conduzir e o caráter, uma vez que o automóvel, enquanto um elemento de metal, passa a ter a inteligência, a sensibilidade e o comportamento do condutor.

O ato de dirigir vai além do funcionamento mecânico entre destinos, consistindo em um processo complexo que envolve aspectos individuais e de troca entre condutores, passageiros e pedestres, impactado por elementos ambientais internos e externos ao veículo (Hennessy, 2011). Este ato envolve as habilidades cognitivas e motoras, mas também o comportamento e, portanto, um ajuste emocional para dar conta das situações que o trânsito apresenta (Gomes, 2020), configurando-se enquanto algo muito complexo e multideterminado (Pasa, 2013).

Rozestraten (2003) ressalta que, embora a via indique o que deve ou não ser feito por meio das sinalizações, a circulação não ocorre de modo tranquilo e nem garante o controle

dos comportamentos envolvidos no ato de dirigir, resultando em dezenas de milhares de pessoas morrendo todo ano no trânsito brasileiro. Campos (2019) aponta que o homem é o elemento mais vulnerável no trânsito em virtude de aspectos como envelhecimento, estresse, humor e dos comportamentos de excesso de velocidade, uso de álcool, entre outros, que somado a fatores externos, influenciam na forma de dirigir. Assim, é preciso destacar a influência multivariada que o fator humano exerce sobre o trânsito (Paula, 2018).

O fator humano, incluindo comportamentos de risco como erros e violações, é responsável por praticamente 90% dos casos de acidentes automobilísticos, destacando sexo, idade, escolaridade, tempo de habilitado, saúde e aspectos da personalidade como impulsividade, busca por sensações e agressividade, como variáveis preditoras para o comportamento de risco no trânsito (Pasa, 2013). Compreende-se o comportamento de risco no trânsito influenciado por aspectos individuais como personalidade, comportamentais, sociais, cognitivas e socioambientais (Paula, 2018). Khattak et al. (2021) corroboram destacando altos índices de acidentes decorrentes do fator humano ligados a erros e violações dos motoristas quando comparado aos problemas nas vias e fatores veiculares.

Battiston (2016) destaca a necessidade de compreender os comportamentos que podem influenciar na segurança viária, indicando em seus resultados um maior envolvimento dos jovens do sexo masculino em acidentes de trânsito e infrações que resultam em multas. Pasa (2013) afirma que grande parte das infrações de trânsito estão relacionadas à impulsividade, a alguns comportamentos de risco e à frequência com que o sujeito dirige, sugerindo que investigar as características das pessoas que se envolvem em infrações no trânsito pode possibilitar a implantação de políticas públicas que favoreçam a qualidade de vida neste contexto.

Partindo do suposto que algumas características de personalidade podem influenciar o comportamento dos motoristas resultando em acidentes (Bartholomeu, 2008), tem sido cada



vez mais necessário investigar os problemas relacionados ao trânsito a fim de subsidiar intervenções mais eficazes. Em virtude de revelar padrões de condutas relacionadas à possibilidade de assumir riscos (Vasconcelos et. al., 2008), o traço busca por sensações parece ter uma relevância singular em estudos no contexto de trânsito. Assim, investigar as características dos condutores que mais cometem infrações pode contribuir para o estabelecimento de políticas públicas que diminuam estas ocorrências (Pasa, 2013).

A empatia é outro aspecto que faz parte da conduta humana e aparece muitas vezes associada à educação no trânsito ou à falta dela. A educação para o trânsito possibilita o desenvolvimento de empatia, tomada de decisão e responsabilidade, aspectos importantes para a vida em sociedade (Souza, 2023).

Embora se reconheça a divergência conceitual em torno da empatia, há consenso entre os autores acerca da influência desta com os processos de tomada de decisão, em especial aos aspectos ligados ao cuidado, respeito e moralidade (Sampaio (2009). Em 2020, o DETRAN/RS lançou uma campanha com o tema: “Empatia no trânsito: você no lugar do outro”, como parte do Movimento Empatia no Trânsito, lançado em 2019, que busca despertar o reconhecimento do trânsito como espaço de convivência harmônica.

Assim, com o intuito de conhecer e analisar o perfil dos motoristas, buscou-se investigar o perfil de personalidade dos condutores do interior do estado da Bahia, bem como aspectos do seu comportamento e empatia. No que se refere à personalidade, foram avaliados os seguintes fatores: impulsividade, busca por sensações, instabilidade emocional e pró-sociabilidade; quanto ao comportamento, foram investigados: erros, lapsos e violações; e no que se refere à empatia: tomada de perspectiva, fantasia, consideração empática e angústia pessoal. Além de correlacionar esses construtos, foram levantados dados acerca de algumas variáveis sociodemográficas como sexo, idade, escolaridade e envolvimento em acidentes, com o intuito de mapear o perfil dos motoristas dessa região.

O interesse por este tema surgiu a partir da experiência enquanto perita em avaliação psicológica de motoristas em uma cidade do interior do estado, que atende pessoas da respectiva microrregião, mediante a incoerência nos discursos dos condutores e candidatos à Carteira Nacional de Habilitação (CNH) acerca de si e dos outros motoristas e os constantes relatos sobre a falta de educação e empatia das pessoas no trânsito. Além disso, advém da experiência docente o desejo de contribuir para o conhecimento científico a partir da correlação das pontuações obtidas nas escalas de personalidade, empatia e comportamento do motorista, e possibilitar indicadores confiáveis para subsidiar estudos interdisciplinares futuros, incluindo os campos da Psicologia do Trânsito, Psicologia Ambiental e demais áreas com interesse nas discussões sobre os problemas do trânsito.

Vale ressaltar que a Psicologia Ambiental é uma área que estuda as inter-relações do indivíduo com o meio. A mobilidade pode ser considerada um tema central entre a Psicologia do Trânsito e a Psicologia Ambiental, uma vez que esta se interessa pelas influências mútuas entre pessoa e ambiente e aquela se interessa pelos comportamentos humanos no contexto específico do trânsito, incluindo os fatores que os provocam ou os alteram (Cavalcante et al., 2018).

A contribuição social estaria atrelada à possibilidade de proporcionar dados relevantes, a partir desse delineamento regional demográfico, para possíveis intervenções que visem melhorar a segurança viária e a qualidade das relações sociais no trânsito dessa microrregião com base em evidências, incluindo propostas de educação para o trânsito. Além disso, buscou-se dar maior visibilidade às discussões sobre comportamento no trânsito no interior do estado.

Diante disso, surge o questionamento: estariam a empatia, a personalidade e os comportamentos (erros, lapsos e violações) no trânsito associados entre si e às variáveis sexo, idade, escolaridade e envolvimento em acidentes? Paralelo a isso, surge a seguinte hipótese:

os homens jovens tendem a apresentar mais envolvimento em acidentes, menos empatia, maior traço de busca por sensações e mais comportamento de violação no trânsito, quando comparado aos homens de outras faixas etárias e às mulheres.

Assim, o presente estudo evidenciou o perfil dos motoristas a partir da análise das características individuais destes sujeitos. Esta análise pode contribuir, através do conhecimento científico, para a promoção de medidas educativas, prevenção de acidentes, bem como demais intervenções municipais eficazes baseadas em evidências, em prol de um espaço mais seguro, harmônico e com qualidade.

## **Objetivos**

### ***Objetivo Geral:***

Analisar a possível relação entre empatia, personalidade e o comportamento de erros, lapsos e violações dos condutores habilitados.

### ***Objetivos Específicos:***

1. Mapear os comportamentos de erros, lapsos e violações dos motoristas;
2. Identificar o perfil de personalidade predominante desses condutores habilitados;
3. Verificar o nível de empatia desses motoristas.
4. Buscar possíveis diferenças entre sexo, idade, escolaridade e envolvimento em acidentes.

## **Fundamentação Teórica**

### ***Trânsito e Acidente***

De acordo com o Código Brasileiro de Trânsito (1997), em seu art. 1º, § 1º: “considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de

carga ou descarga”, definição mantida no atual Código de Trânsito Brasileiro (CTB), instituído pela Lei nº 14.071/2020. Vale ressaltar que o CTB trouxe algumas alterações no que se refere à composição do Conselho Nacional de Trânsito, ampliação do prazo de validade das habilitações, entre outras providências.

O trânsito envolve a interação entre fatores humanos, veiculares e ambientais (Cruz et al., 2017). Entretanto, o fator humano vem sendo investigado por estar relacionado a muitos problemas no trânsito, sendo este fator destacado por Wit et al. (2017) como um elemento importante para um trânsito seguro, estando a segurança viária relacionada com a diminuição de atos inseguros.

O trânsito configura-se enquanto um espaço importante para o estudo desses fatores humanos, como o comportamento e a personalidade e suas relações com acidentes e infrações (Paula, 2018). De acordo com Pasa (2013), os traços de personalidade estão entre as principais variáveis preditoras de comportamentos de risco no trânsito.

Wit et al. (2017) definem comportamento de risco no trânsito como um fenômeno multideterminado que envolve tanto aspectos individuais, comportamentais e sociocognitivos quanto ambientais e sociais e destacam que a exposição no trânsito, a experiência como condutor, características fisiológicas e psicológicas bem como aspectos sociodemográficos e econômicos podem estar relacionados a esses comportamentos de risco. Assim, traçar um perfil desses condutores incluindo traços, comportamentos, variáveis sociodemográficas, entre outras, pode auxiliar na compreensão do trânsito como um todo, incluindo os problemas ligados à segurança, à ocorrência de acidentes, entre outros.

Os acidentes de trânsito também são considerados eventos multideterminados (Gunther & Neto, 2015; Oliveira & Pinheiro, 2007). Conforme destaca Rego (2019), acidente de trânsito é um evento causado por força externa, independente do desejo do sujeito e que

envolva no mínimo um veículo motor. A morbi-mortalidade decorrente dos acidentes é vista como um grave problema de saúde pública (Pasa, 2013).

Entretanto, embora o termo acidente de trânsito seja, geralmente, abordado como um evento imprevisível e não intencional, é importante refletir sobre o que realmente ocorre em grande parte das situações neste contexto de mobilidade. De acordo com o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito - Pnatrans (2021), os elementos que contribuem para uma colisão ou atropelamento como velocidade, condições de mobilidade e legislação disponíveis, podem ser controlados, caracterizando-os como previsíveis. O termo acidente de trânsito, foi revisado pela Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT (2020), por meio da NBR 106971, sendo adotado o conceito de sinistro de trânsito como “todo evento que resulte em dano ao veículo ou à sua carga, e/ou em lesões a pessoas e/ou animais, e que possa trazer dano material ou prejuízos ao trânsito, à via ou ao meio ambiente, em que pelo menos uma das partes está em movimento nas vias terrestres ou em áreas abertas ao público” (p.1).

Sobre esta perspectiva, Lima et al. (2015) apontam que muitos “acidentes” poderiam ser evitados a partir de ações educativas e conduta responsável, tanto por parte dos condutores quanto por parte do poder público e ressaltam tanto falhas no veículo e nas sinalizações das vias, quanto imprudências relacionadas à intencionalidade dos condutores como excesso de velocidade e falta de sobriedade. Leitão et al. (2019) corroboram ao apontar que os acidentes de trânsito envolvem elementos comportamentais, de segurança veicular e precariedade das vias.

Os acidentes de trânsito, de acordo com a Organização Mundial da Saúde (OMS) tem deixado 1,3 milhões de vítimas fatais por ano no mundo. Com base nos dados da Polícia Rodoviária Federal (PRF), em matéria publicada em 2020, no site do Governo Federal, apenas em 2019 foram registrados mais de 262 mil acidentes no Brasil decorrentes de falha humana ou desrespeito às leis de trânsito.

Com base no Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada – IPEA (2020), 45 mil pessoas morrem por ano no Brasil em virtude de acidentes de trânsito. Este dado foi reduzido para 30 mil mortes por ano, equivalendo a 30%, no entanto ainda consiste em um dado significativo, de acordo com a agência multimídia de notícias oficiais sobre as Nações Unidas - ONU News (2021).

De acordo com dados publicados pela Empresa Brasil de Comunicação (EBC), em 2021, com base nas informações contidas no Anuário da Polícia Rodoviária Federal (2021), o número de acidentes de trânsito subiu, consideravelmente, de 2020 para 2021, ou seja, de 63.548 para 64.441, respectivamente; o tipo de acidente com maior incidência de morte em 2021 foi colisão frontal; e o tipo de infração mais cometido foi transitar em velocidade superior à permitida. Ainda de acordo com este Anuário (2021), entre as rodovias que tiveram mais registros de óbitos decorrentes de acidentes foi a BR-116, em São Paulo, seguido da BR-381, em Minas Gerais e a BR-101, na Bahia.

Segundo informações da Organização Pan-Americana de Saúde (OPAS), mais de 90% das mortes decorrentes de acidentes de trânsito acontecem em países de baixa e média renda; as mortes acometem crianças e jovens de 5 a 29 anos; e os homens são mais propensos a se envolver em acidentes de trânsito do que as mulheres, eles com menos de 25 anos. Entre os fatores de risco, a OPAS aponta elementos como velocidade e condução sob influência de álcool e outras substâncias, bem como a não utilização de capacetes, cintos de segurança e sistema de retenção para crianças e direção distraída.

De acordo com o Conselho Nacional de Secretários de Saúde - CONASS (2021), o local com maior índice de óbitos decorrentes de sinistros de trânsito foram as vias públicas, representando 51,41%, além de maior número de homens jovens em plena capacidade para o trabalho (85%) quando comparado às mulheres (15%). Outro dado importante é que a faixa etária mais afetada com óbitos é de adultos jovens entre 20 e 49 anos (61,35%).

Sobre as características das mortes violentas no Brasil, Minayo (2009) aponta que os acidentes de trânsito ocorrem sobretudo em locais com estradas muito movimentadas e mal conservadas e no interior de cidades onde não há fiscalização, segurança e sinalização. De acordo com um estudo realizado na Bahia por Ribeiro et al. (2022) sobre a mortalidade por causas externas, os óbitos por homicídios e acidentes de trânsito estão entre as principais causas de mortes violentas.

Assim, as leis e demais ações surgem na tentativa de minimizar os danos, regulamentar as práticas de mobilidade, promover segurança viária, entre outros. Além do CTB (2020), outras iniciativas têm sido realizadas com o intuito não só de regulamentar e fiscalizar, mas também de promover qualidade no trânsito.

O Projeto Vida no Trânsito (PVT) foi criado no Brasil em resposta aos desafios provenientes da OMS para a Década de Ações pela Segurança no Trânsito (2011 – 2020), de acordo com o Ministério da Saúde, com foco na prevenção de lesões e mortes e na promoção da saúde no trânsito. A Segunda Década de Ação para Segurança Viária (2021-2030) foi aprovada em 2021 com o intuito de dar continuidade às bases lançadas anteriormente, com uma abordagem holística visando a segurança no trânsito, com melhorias nas estradas, aprimoramento das leis, entre outros.

Outra iniciativa importante decorrente da Década de Ações de Segurança no Trânsito foi a criação, em 2011, do Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV), uma instituição social sem fins lucrativos, reconhecida pelo Ministério da Justiça como uma Organização da Sociedade Civil de Interesse Público (OSCIP), formada por um grupo de profissionais dedicados a desenvolver ações que contribuam para a segurança viária no Brasil.

Dados do mapa da violência no Brasil, entre 2002 e 2012, mostram um crescimento nas mortes por acidentes de trânsito entre jovens, equivalente a 38,3%, com maiores índices nas regiões Norte e Nordeste, estando a Bahia, Maranhão e Piauí com alto índice de

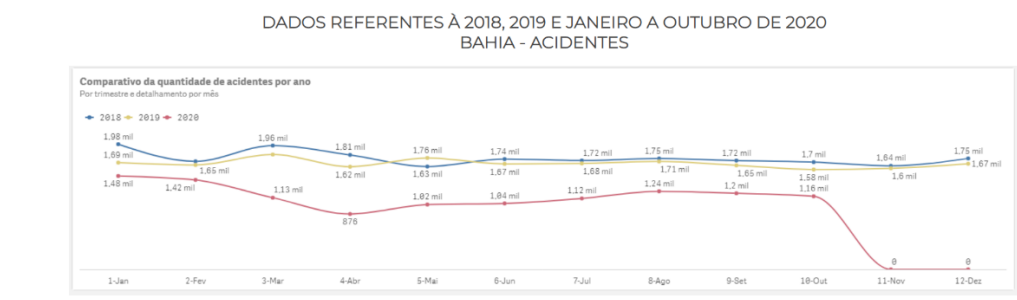
crescimento quando comparado àquela região, sendo o Distrito Federal o único local que demonstrou diminuição do número de acidentes nesse período (Waiselfisz, 2014).

Com relação à Bahia, é válido ressaltar que desde 2017, por meio da Portaria nº 1290, as notificações de doenças, agravos e eventos de saúde pública têm sido muito importantes para o monitoramento de acidentes de trânsito, hospitalizações e óbitos. Assim, foram registrados, no período de 2017 a 2021, 72.963 casos de agravo, de acordo com publicação do CONASS (2021), com base nos dados da SESAB/SUVISA/DIVEP/SINAN – Sistema de Informação de Agravos de Notificação e do Ministério da Saúde. Durante o período mencionado acima, na Bahia, os motociclistas foram as principais vítimas com traumas e hospitalizações (68,5%), seguido dos pedestres (13,8%).

De acordo com dados do Departamento Nacional de Trânsito (DETRAN/BA) vinculados ao Registro Nacional de Acidentes e Estatística de Trânsito (RENAEST), houve um declínio nos índices de acidentes de trânsito nos últimos anos na Bahia, conforme aponta o gráfico a seguir.

## Figura 1

### *Acidentes na Bahia – de 2018 a outubro de 2020*



Nota. Fonte: RENAEST.

É importante destacar que essa diminuição pode estar associada ao período pandêmico, corroborando com Clivatti et al. (2021) que aponta uma diminuição dos acidentes



de trânsito no período da pandemia da Covid-19, em virtude do isolamento social. Com base em Santos et al. (2020), a taxa de letalidade entre os envolvidos em acidentes de trânsito nas rodovias federais brasileiras caiu de 5,2% (2007-2019) para 3,2% (2020). Estudo sobre acidentes de trânsito na pandemia da Covid-19 aponta que houve uma diminuição significativa de atendimentos a acidentados em determinado hospital do sul do Brasil quando comparado ao mesmo contexto em período pré-pandêmico, sendo a maioria vítima com motocicletas e do sexo masculino (Silva et al., 2022).

Essa diminuição nos acidentes de trânsito, de modo geral, também foi observada no interior da Bahia, na microrregião estudada, com base nos dados coletados no Departamento de Polícia Técnica de uma cidade do interior da Bahia, em 2023, referentes aos anos de 2021 e 2022, porém com um aumento significativo dos acidentes na cidade que representa o polo dessa microrregião. Segundo a Superintendência de Trânsito e Mobilidade – STM (2019) desta referida cidade polo, um dos maiores problemas referentes à segurança viária é o excesso de velocidade, aumentando a chance de ocorrer acidentes graves.

Outro fator que pode estar associado à ocorrência de acidentes e o período de pandemia da Covid-19 foi o aumento do fluxo de serviços de delivery, em virtude das medidas de distanciamento social. Com esse crescimento, os motoboys e entregadores estiveram mais expostos tendo sido considerados indispensáveis nesse momento pandêmico para que as pessoas respeitassem as medidas de distanciamento (Silva et al., 2021).

De acordo com registros do CONASS (2021), entre 2017-2021, houve um aumento significativo de delivery com motocicletas, inclusive de pessoas sem experiência em virtude do isolamento social, com maior pressão pela rapidez nas entregas e consequente aumento da velocidade nas vias, o que pode ter influenciado o alto número de óbitos por acidentes, sendo as maiores vítimas motociclistas (31,77%) seguido de ocupantes de automóvel (28,70%). De acordo com a Associação Brasileira de Medicina do Tráfego – ABRAMET (2021), a

pandemia da Covid-19 não reduziu o número de vítimas de trânsito apontando, com base nos dados do Ministério da Saúde, entre 2020 e 2021, 308 mil internações decorrentes de acidentes no Brasil, tendo como principal foco motociclistas; sexo masculino; entre 20 e 49 anos; e maior incidência de sinistro com motociclistas no Sudeste, estando o Nordeste em segundo lugar, com 23.370 vítimas.

No interior do estado da Bahia, a Circunscrição Regional de Trânsito (CIRETRAN), órgão do DETRAN, autarquia na forma da lei nº 3.650, de 1978, possui como uma de suas atribuições o cumprimento da legislação de trânsito em sua jurisdição. A CIRETRAN regulamenta os serviços de emissões de 1ª CNH, renovação, adição e/ou mudança de categoria da CNH, emplacamento, recadastramento e transferência de veículos, além de fiscalização e projetos de educação para o trânsito, dentre outros serviços, de acordo com dados do portal oficial do Estado da Bahia.

Assim, os órgãos ligados ao trânsito e todas as medidas atreladas à busca por melhorias nesse sistema de mobilidade são importantes, pois visam, juntamente com a perspectiva de promoção de qualidade no trânsito, a prevenção de acidentes. No entanto, mesmo com leis efetivas, fiscalizações e ambientes sinalizados, comportamentos de violações e acidentes continuam a acontecer. Zanon & Brisotto (2020) destacam que, dentre os fatores que influenciam a ocorrência de acidentes de trânsito, encontram-se a cultura, a educação limitada dos condutores e a falta de investimento em comportamento seguro. Com o intuito de aprofundar mais nestas questões e enfatizar os principais atores envolvidos no cenário de mobilidade, serão analisados aspectos ligados ao perfil dos motoristas, a partir de uma das áreas que estuda o comportamento humano no trânsito e suas inter-relações, a Psicologia do Trânsito.

### ***Trânsito e Psicologia***

Na Psicologia, a área que estuda as interações humanas dentro desse sistema complexo é a Psicologia do Trânsito. Conforme aponta Rozestraten (1981), a Psicologia do Trânsito é definida “como o estudo científico do comportamento dos participantes do trânsito, entendendo-se por trânsito o conjunto de deslocamentos dentro de um sistema regulamentado” (p.141). É definida como uma área que estuda os comportamentos das pessoas no trânsito e os fatores humanos internos e externos, conscientes ou não que possam provocá-los ou alterá-los, através de métodos científicos (Bartholomeu, 2008). Esta área nasceu a partir do estudo do acidente e ampliou para os fatores que levam à ocorrência deste, tendo como objeto o comportamento das pessoas que compõem o trânsito (Rozestraten, 2003).

A Psicologia do Trânsito busca compreender o trânsito como um fenômeno humano, que mantém a sociedade produtiva, constrói laços entre as pessoas, mas que, ao mesmo tempo, produz acidentes, tensões e conflitos entre elas (Cruz et al., 2017). Possui como objeto o comportamento dos cidadãos que participam do trânsito (Rozestraten, 2003).

Dentre as possibilidades de atuação da Psicologia do Trânsito estão a segurança pública, a saúde e a educação, conforme apontam Souza et al. (2017). Entretanto, a avaliação psicológica de motoristas constitui uma das práticas mais frequentes. Esta avaliação é realizada por psicólogos em clínicas credenciadas ao DETRAN, com o objetivo de avaliar candidatos à primeira habilitação, adição, renovação e mudança de categoria, através de métodos e técnicas científicos, nos seguintes elementos: tomada de informação, processamento de informação, tomada de decisão, comportamento, autoavaliação do comportamento e traços de personalidade, conforme a Resolução do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) nº 425/2012.

É cabível ao psicólogo e à psicóloga do trânsito também realizar pesquisas e trabalhos interdisciplinares com o engenheiro mecânico, o urbanista e o legislador, por exemplo, para

avaliar as condições de segurança, as vias e as regras de trânsito, respectivamente, conforme aponta Günther (2011). Dentro da própria área da Psicologia também existem diálogos relevantes entre as diferentes áreas, como é o caso da Psicologia Ambiental, que também estuda o comportamento humano, mas a partir de uma perspectiva de inter-relação entre sujeito e ambiente.

A Psicologia Ambiental se interessa pela forma como os ambientes agem sobre as pessoas e como o comportamento humano influencia esses ambientes, estando a interface entre essas duas áreas, Psicologia do Trânsito e Psicologia Ambiental, justamente no ambiente, pois sem ele, não há trânsito (Rozestraten, 2003). Ainda conforme esses autores, a Psicologia Ambiental é uma área voltada para a resolução de problemas cotidianos e trabalha de modo conjunto com outras áreas do conhecimento (Zanon & Brisotto, 2020).

Se considerarmos o trânsito como um ambiente onde qualquer alteração em um de seus componentes pode acarretar mudança nos demais, dando-lhe uma nova feição (Carvalho et al., 2011), é importante conhecer quem são os seus participantes, quais as suas percepções e possíveis comportamentos neste contexto, já que isto pode ter algum impacto neste ambiente de mobilidade, para entender o próprio funcionamento desse ambiente. Assim, diversas áreas da Psicologia tentam explicar as diferenças individuais envolvidas nos comportamentos de risco e envolvimento em acidentes de trânsito (Wit et al., 2017). Com relação ao comportamento de transgressão, é necessário entender quais variáveis ambientais influenciaram a ocorrência do mesmo (Zanon & Brisotto, 2020).

O constante aprimoramento do cuidado e da coletividade em busca da promoção de aprendizagens voltadas à prevenção e promoção de condutas saudáveis no trânsito é um grande desafio (Cruz et al., 2017). Com base na perspectiva de análise do perfil do sujeito habilitado, serão abordados a seguir alguns aspectos ligados ao comportamento no trânsito, mais especificamente de erros, lapsos e violações.

## *Comportamento*

Os altos índices de acidentes de trânsito associados ao fator humano reforçam a importância de investigar, cada vez mais, os elementos ligados ao comportamento e suas possíveis consequências ocorridas nesse contexto. O comportamento diz respeito a tudo o que o sujeito realiza para pensar, sentir e agir, sendo este último o que mais interessa ao contexto de trânsito (Günther, 2003).

Considerando que o comportamento é algo previsível e controlável (Günther & Neto, 2015), conhecer os aspectos envolvidos no ato de se comportar pode auxiliar a minimizar os riscos de acidentes e eventuais condutas perigosas, inseguras e imprudentes no trânsito. Com relação à possibilidade de prever um comportamento, Günther (2003) destaca três antecedentes: conhecimento, acerca de regras e leis; prática, habilidade adquirida com o tempo; e atitude, a junção do conhecimento e prática em benefício de um comportamento no trânsito.

O comportamento no trânsito resulta da interação entre emoção, personalidade e estilos de direção ou forma como os motoristas conduzem (estilo agressivo, negligente, preventivo, entre outros), podendo influenciar na ocorrência de acidentes a partir do envolvimento em situações de risco (Zanon & Brisotto, 2020). O comportamento de risco no trânsito é considerado multideterminado, influenciado por aspectos de personalidade, comportamentais, cognitivos, ambientais e sociais (Paula, 2018).

Os comportamentos considerados mais arriscados para a ocorrência de acidentes de trânsito são o excesso de confiança do motorista, o excesso de velocidade, a distância entre os veículos, ultrapassagem perigosa e ingestão de bebidas alcoólicas (Zanon & Brisotto, 2020). É possível incluir ainda diversos outros comportamentos de risco como o uso frequente de celular enquanto dirige. De todo modo, o presente estudo considerou três aspectos do

comportamento como recorte de análise: os erros, os lapsos e as violações que ocorrem nesse contexto do trânsito.

Reason et al. (1990) trouxeram grandes contribuições para o trânsito a partir desses conceitos de comportamentos de erros, lapsos e violações; os erros são falhas no processamento da informação e ocorre de modo não intencional; os lapsos são os pequenos deslizos sem consequências para terceiros e as violações como ações deliberadas e intencionais. Rocha (2005) aponta como exemplos de erros, lapsos e violações no trânsito, subestimar a velocidade de um veículo em sentido contrário ao ultrapassar; aguardar a abertura do sinal verde na terceira marcha; e ultrapassar de forma errada pela direita um veículo vagaroso à sua frente após ter ficado impaciente; respectivamente.

Os erros são considerados habilidades de fácil minimização mediante treinamentos e informações, como controle de distância e reconhecimento das condições da via e as violações seriam mais complexas, necessitando de uma mudança de atitude que priorizasse a segurança como o comportamento responsável no trânsito (Balbinot et al., 2010). Balbinot et al. (2011) afirmam que os erros se referem a falhas na observação e julgamento de ações, incluindo despreparo e inexperiência.

Com o intuito de medir a frequência de erros e violações de motoristas ingleses, Reason et al. (1990) criaram o *Driver Behavior Questionnaire* (DBQ) e entre os seus resultados, observou-se que os homens cometiam mais violações que as mulheres e que elas diminuem com o passar dos anos. Este questionário tem sido utilizado em vários países, inclusive com alguns estudos no Brasil, e foi adaptado por Veiga et al. (2009), com uma amostra de motoristas do Distrito Federal, conhecido como Questionário do Comportamento do Motorista (QCM), instrumento este utilizado neste estudo.

O estudo de Mognon & Souza (2017), demonstrou correlações significativas e positivas entre os fatores erros, lapsos e violações do QCM. Essas autoras sinalizam também

que houve associação negativa entre os motoristas que dirigem de forma cautelosa e os três fatores do QCM, ao passo que os erros, lapsos e violações foram mais prováveis em motoristas com tendência à agressividade, negligência, infrações de leis e desatentos.

Considerando que as violações das regras de trânsito frequentemente geram acidentes (Correia & Horta, 2014) e a importância de ampliar essas possibilidades de análise para outras variáveis associadas ao fator humano, como a personalidade, é necessário investigar melhor o perfil do condutor para que as intervenções no trânsito sejam mais assertivas. Assim, com o intuito de aprofundar o conhecimento acerca do comportamento dos motoristas, serão investigadas as seguintes características de personalidade: impulsividade, instabilidade emocional, busca por sensações e pró-sociabilidade.

### ***Personalidade***

As pessoas possuem preferências, comportamentos e habilidades que as distinguem entre si, o que desperta o interesse das ciências humanas, dentre elas, a Psicologia. De modo geral, o interesse pelas diferenças individuais existe há muito tempo, desde a Grécia Antiga, mas somente no séc. XIX, os estudos passaram a ter um caráter mais científico.

A personalidade é um dos aspectos da natureza humana que discorre sobre as diferenças individuais. Embora seja muito utilizada na literatura dentro da Psicologia, existem inúmeras teorias que abordam a personalidade sob diferentes perspectivas, o que dificulta a sua definição (Pinho & Guzzo, 2003).

A personalidade, enquanto um construto da Psicologia, tem sido fonte de debates teóricos e metodológicos na área (Silva & Nakano, 2011). Allport (1973) defendia o traço como uma das formas mais eficazes de estudar a personalidade, contribuindo para a compreensão do modo como as pessoas são e se comportam (Vasconcelos et al., 2008) sugerindo ser o traço a unidade básica da personalidade e causa do comportamento (Pinho & Guzzo, 2003).

Os traços de personalidade configuram-se como aspectos relativamente estáveis que têm influência sobre o pensar, o sentir e se comportar (Roberts et al., 2008). Feist et al. (2015) destacam que a personalidade envolve traços que dão consistência e embasam as diferenças nos comportamentos, onde pessoas com o mesmo traço, terão padrões diferentes entre si. Os traços de personalidade podem ajudar a prever e explicar o comportamento das pessoas (Modesto et al., 2021).

Alguns teóricos complementaram a teoria de Allport considerando a possibilidade de medir os traços (Pinho & Guzzo, 2003). Com o avanço da estatística, a partir da análise fatorial foi possível sistematizar os estudos na área da personalidade. Hutz et al. (1999) apontam que Cattell realizou métodos de análise fatorial, manualmente, sobre a personalidade por meio de entrevistas, questionários e avaliações entre pares e em virtude da complexidade do modelo desenvolvido por ele, outras soluções mais simples foram sendo apresentadas.

O Modelo dos Cinco Fatores (CGF), de McCrae e Costa, surgiu da tentativa de identificar traços básicos de personalidade revelados com o auxílio da análise fatorial, tentativa esta que viria a se tornar uma teoria capaz de prever e explicar o comportamento (Feist et al., 2015). Para Hutz et al (1998), o modelo dos Cinco Grandes Fatores (CGF) representa um avanço da Teoria de Traço, descrevendo as dimensões humanas de forma empírica, consistente e replicável.

Nunes et al. (2013) destacam que a descoberta destes fatores foi acidental a partir de generalizações empíricas, não tendo sido desenvolvido a partir de uma teoria que justifique, por exemplo, esta quantidade de fatores, sendo corroborado por Aguiar (2015) que afirma que este modelo foi desenvolvido a partir de generalizações empíricas e replicações. Assim, o CGF partiu de diversos estudos realizados na área das teorias fatoriais e teorias de traços de personalidade, com contribuições metodológicas e teóricas, respectivamente, conforme apontam Nunes et al. (2013).



Embora existam divergências com relação à nomenclatura dos fatores e agrupamentos das facetas, isso não representa um problema metodológico, uma vez que há consenso quanto à existência de cinco fatores e quanto ao conteúdo destas dimensões (Hutz et al, 1998). Cada fator ou traço mais amplo possui outras características chamadas de facetas ou traços mais específicos. Hutz et al (1998) classifica os fatores da seguinte maneira: Socialização (fator 1); Extroversão (fator 2); Realização (fator 3); Neuroticismo (fator 4); e Abertura a Experiência (fator 5).

O estudo da personalidade a partir do CGF busca identificar características ligadas à emoção, relação interpessoal, atitude e motivação dos sujeitos (Cuffa, 2016). O CGF tem sido um modelo bastante promissor para avaliar a personalidade, sendo formado por cinco conjuntos de diferentes tendências afetivas, cognitivas e comportamentais que compõem agrupamentos menores chamados de facetas (Cruz, 2021).

O fator Abertura envolve características como abertura para novas experiências e interesses culturais, flexibilidade de pensamento e fantasia (Hutz et al., 1998); comportamentos exploratórios e o interesse por novas experiências, variando desde a criatividade e curiosidade até a uma tendência a serem mais convencionais e conservadores, entre as pessoas com escores altos e baixos, respectivamente e inclui três facetas: abertura a ideias, liberalismo e busca por novidades (Nunes et al., 2013). Cruz (2021) aponta a Abertura como uma dimensão independente de aptidões cognitivas e inclui amor por novas experiências.

O fator Realização está relacionado com a organização, persistência e motivação, variando entre altos escores (pessoas com tendência à ambição e perseverança) e baixos escores (pessoas com tendência a desistir diante de dificuldades) e incluem três facetas: competência, ponderação/prudência e empenho/comprometimento (Nunes et al., 2013). O fator Extroversão, ligado à interação e comunicação, sugere que pessoas com altos escores

tendem a ser mais sociáveis e falantes e pessoas com baixos escores, mais reservadas e quietas, e apresentam as seguintes facetas: comunicação, ativez, dinamismo e interações sociais, conforme apontam Nunes et al. (2013).

A Socialização envolve altruísmo, cuidado e apoio emocional de um lado e egoísmo, hostilidade e indiferença no outro extremo (Hutz et al., 1998). Diz respeito à qualidade das relações sociais, variando da confiança nas pessoas até a desconfiança e manipulação, diante de altos e baixos escores, respectivamente, apresentando as três facetas: amabilidade, pró-sociabilidade e confiança nas pessoas (Nunes et al., 2013).

O Neuroticismo inclui características como afeto positivo e negativo e estabilidade emocional (Hutz, et al., 1998) e instabilidade emocional (Cruz, 2021). Para Nunes et al. (2013), esse fator envolve questões relacionadas ao emocional e à capacidade para lidar com o sofrimento, variando entre uma tendência a vivenciar de forma mais intensa esse sofrimento psicológico, quando apresentam altos escores, e calmos, relaxados e estáveis, quando apresentam baixos escores e inclui as seguintes facetas: vulnerabilidade, instabilidade emocional, passividade/falta de energia e depressão.

Sendo os traços de personalidade um dos requisitos necessários na avaliação psicológica de motoristas, de acordo com a Resolução nº 927/2022 (CONTRAN), é notória a importância dessas características na compreensão dos comportamentos dos condutores. Entretanto, ao longo do tempo, os estudos têm sido realizados de maneira lenta e gradual.

Silva & Alchieri (2007) realizaram uma revisão de literatura no período de 1956 a 2006 sobre as características de personalidade de condutores no Brasil e encontraram 15 artigos, indicando uma escassez de publicações, com estudos insuficientes para permitir generalizações. Posteriormente, em revisão realizada por Mognon & Rueda (2016) sobre avaliação da personalidade, entre 2000 a 2015, foram encontrados 33 artigos, sendo 18 com base no Modelo dos Cinco Grandes Fatores, indicando que alguns traços de personalidade se

relacionaram com comportamentos de risco, infrações e violações no trânsito, entre eles: extroversão, busca por emoção, agressividade, ausência de normas, impulsividade, tendência em assumir riscos, entre outros.

Estudos internacionais também vêm tentando compreender essa relação entre traços de personalidade e comportamento de risco, com algumas características demonstrando maior evidência científica, o que motivou a escolha por quatro elementos de personalidade para construir a Escala de Personalidade para Motoristas (EPM): impulsividade, instabilidade emocional, busca por sensações e pró-sociabilidade (Cuffa, 2016), com base no CGF.

Assim, esta escala será um dos instrumentos utilizados nesta pesquisa, com o intuito de auxiliar no levantamento do perfil preponderante dos condutores do interior baiano a partir destes quatro elementos. No que se refere à impulsividade, embora não exista uma definição consensual, este conceito está relacionado a um descontrole emocional e cognitivo diante de situações difíceis ou sob pressão, em que altos escores representam agir sem pensar, com base em necessidades momentâneas e baixos escores, controle e planejamento e controle das decisões (Cuffa, 2016). Para o DSM-5, a impulsividade envolve ações precipitadas com alto risco de danos.

A Instabilidade Emocional, por sua vez, é uma faceta do fator Neuroticismo, corroborando com o Modelo dos CGF (Cuffa, 2016). Refere-se à instabilidade no humor e ao quanto as pessoas mostram-se irritáveis e nervosas ((Nunes et al., 2013); mudanças de humor, tendência ao estresse e frustração, em que pessoas com altos escores tendem a se irritar e frustrar-se com mais facilidade e aquelas com baixos escores tendem a se manter calmas mesmo diante de adversidades (Cuffa, 2016).

Cruz (2021) aponta a faceta Busca por Sensação como uma busca por excitação e estimulação. Busca por Sensações, diz respeito à valorização de experiências novas, mesmo que isso traga algum risco para si ou para os outros, onde altos índices sugerem busca por

atividades que gerem adrenalina e risco e baixos índices, sugerem preferência por rotina e experiências tranquilas (Cuffa, 2016).

E, por fim, a Pró-Sociabilidade, uma faceta do fator Socialização (Nunes et al., 2013), que refere-se a atos que promovem o bem-estar dos outros sendo essencial para o desenvolvimento das relações sociais e interpessoais saudáveis (Figueira, 2017). Envolve comportamentos em conformidade com a lei e de respeito a normas sociais e morais, importando-se com a consequência dos seus atos sobre outras pessoas, cujos escores altos representam respeito às autoridades e leis, mesmo quando não está sendo cobrado e escores baixos representam tendência a infringir as leis e pouca preocupação com o fato de suas ações poderem afetar outras pessoas (Cuffa, 2016).

De modo geral, a personalidade pode ser considerada como um conjunto amplo de comportamentos (Iversen & Rundmo, 2002). As avaliações psicológicas possibilitam levantar traços de personalidade que podem indicar tendências para comportamentos de risco (Caires, 2016). Algumas pesquisas têm sido realizadas na tentativa de compreender se traços de personalidade e comportamento de risco no trânsito estão relacionados.

Busca por emoções, impulsividade, hostilidade, agressividade e transgressões foram alguns dos traços de personalidade apontados como causadores indiretos de influência no comportamento dos condutores (Mognon & Rueda, 2016). Paula (2018), por sua vez, aponta que os resultados do seu estudo não foram relevantes no que se refere à relação entre acidentes e os seguintes traços de personalidade: agressividade, impulsividade e antissocial, não tendo sido robustas também com relação a infrações e personalidade, entretanto destaca que a impulsividade está associada a muitos comportamentos antissociais e/ou criminosos. De todo modo, é importante investigar a personalidade a nível das facetas para possibilitar resultados mais apurados e fidedignos (Cruz, 2021).

Por ser o CGF um dos modelos com maior abrangência empírica (Gomes & Golino, 2012) inclusive embasando a escala de personalidade com evidências de validade para motoristas utilizada neste estudo, o intuito foi ampliar as pesquisas neste aspecto e incluir outras variáveis também importantes para a análise do comportamento dos motoristas como a relação com erros, lapsos e violações e entre eles e empatia, que será abordado logo a seguir. No caso da personalidade, com base no modelo dos CGF, e das habilidades sociais há uma relação tanto conceitual quanto empírica (Peixoto & Menezes, 2018).

Vale ressaltar que as habilidades sociais envolvem comportamentos sociais com grande probabilidade de favorecer as pessoas em suas relações, sendo a empatia uma das suas classes (Del Prette & Del Prette, 2017). Entretanto, embora muitos estudos tenham sido feitos na área da saúde sobre personalidade e empatia, em sua maioria demonstrando resultados significativos e correlações positivas, existe uma lacuna com relação às pesquisas com motoristas, tendo este trabalho o intuito de verificar esses indicadores de correlação considerando esse contexto.

### ***Empatia***

O termo empatia deriva da palavra grega *empathia*, cujo significado estaria atrelado à sua raiz etimológica *empathes*, em (colocar dentro, em) e *páthos* (paixão, sofrer, sentir, suportar), conforme aponta Simone (2010). Apesar dessas raízes linguísticas gregas, o conceito de empatia é recente e tem sido carregado de diversos direcionamentos ao longo do tempo, mediante discursos tanto científicos quanto não científicos (Karsten, 2016).

Entretanto, atualmente, existem inúmeras perspectivas teóricas sobre a empatia sem uma definição única sobre este conceito. Algumas áreas estudam a empatia, como a psicologia da personalidade/psicoterapia, da aprendizagem social, do desenvolvimento sócio-cognitivo, da perspectiva evolutiva, da neurociência e da perspectiva evolutiva de Martin L.

Hoffman, apontando estágios de desenvolvimento da empatia atrelados ao desenvolvimento cognitivo (Galvão, 2010).

A falta de estudos ao longo dos anos pode estar associada a essa falta de consenso sobre as questões conceituais, metodológicas e empíricas acerca da empatia (Sampaio, 2007). Santos (2022) também discorre sobre essa falta de definição única, apontando, entretanto, uma tendência na literatura para o enfoque bidimensional. Ele destaca ser a empatia um conceito amplo que envolve respostas emocionais e cognitivas diante das experiências observadas nos outros.

A empatia, será entendida a partir de uma perspectiva psicogenética, enquanto construto evolutivo e multidimensional (Davis, 1983), possível de ser compreendido tanto em seu aspecto geral, quanto específico, através de suas dimensões: consideração empática, tomada de perspectiva, angústia pessoal e fantasia. (Formiga, 2013). Trata-se de uma experiência subjetiva que envolve uma relação recíproca entre aspectos cognitivos e afetivos, considerando suas respectivas experiências, e não apenas aquele momento exato de encontro das subjetividades (Sampaio, 2007). Pode ser entendida ainda como uma experiência por meio da qual o indivíduo é capaz de ter consciência dos pensamentos e sentimentos de outras pessoas, bem como experimentar os seus estados afetivos (Sampaio et al., 2011).

A empatia sob a perspectiva cognitiva, envolve perceber as condições e estados mentais dos outros, e sob a perspectiva afetiva, respostas mais emocionais na relação com os outros (Karsten, 2016). A empatia cognitiva refere-se à capacidade de compreender intelectualmente o outro e, assim, compreender o estado emocional deste outro (Figueira, 2017).

Existem várias formas de avaliar a empatia empiricamente, seja por meio de expressões faciais e gestos (índices somáticos); da frequência cardíaca ou temperatura (índices fisiológicos); e histórias ilustradas com fotos e gravações, questionários e escalas

(Galvão, 2010). Sampaio (2007) sinaliza que, de acordo com alguns autores, existe a chamada empatia traço, um aspecto de personalidade mais geral e de certo modo, mais duradouro e a empatia estado, uma resposta afetiva, configurando-se enquanto um aspecto situacional.

Assim, de acordo com Karsten (2016), com relação às formas de medir a empatia, há uma distinção na Psicologia entre a empatia situacional, que envolve reações empáticas em situações específicas e a empatia disposicional, que envolve aspectos mais estáveis do caráter do sujeito, estando a maioria das pesquisas concentradas nesta última mediante questionários e escalas, como é o caso do Índice de Reatividade Interpessoal (IRI) de Davis (1983). Importante ressaltar que este instrumento, adaptado por Sampaio et al. (2011), foi utilizado na presente pesquisa.

Em uma revisão de literatura realizada no período entre 2005 e 2022, sobre os instrumentos que avaliam a empatia na América Latina, foram encontradas 15 publicações, em sua maioria predominando a dimensão teórica bidimensional – cognitiva e afetiva (Simões et al., 2023). Santos (2022) realizou uma revisão sistemática acerca dos estudos empíricos brasileiros sobre a empatia e suas correlações, entre 2010 a 2020, totalizando 24 artigos, indicando que houve: declínio nas publicações nos últimos dois anos; a maioria das pesquisas foram feitas no sudeste; nenhum estudo realizado com idosos; predominância de participantes do sexo feminino; e dos 62 instrumentos psicométricos utilizados, 09 estudos utilizaram o Inventário de Empatia (Falcone et al., 2008), 06 usaram a Escala Multidimensional de Reatividade Interpessoal de Davis – EMRI (Koller et al., 2001) e 05 o Interpersonal Reactivity Index – IRI (Sampaio et al., 2011).

Em linhas gerais, o IRI, de Davis (1983), é uma das medidas mais conhecidas e amplamente utilizadas (Sampaio, 2007). Na adaptação do IRI para o Brasil, Sampaio et al. (2011) consideraram a empatia um construto que se desenvolve ao longo do tempo, dividido em duas dimensões cognitivas e duas afetivas: tomada de perspectiva e fantasia; angústia

pessoal e consideração empática, respectivamente. É válido salientar que o modelo tetrafatorial verificado a partir da adaptação realizada por Sampaio et al. (2011), corrobora com a tese de Davis (1983) e Hoffman (1991).

A dimensão fantasia foi incluída mediante este estudo, uma vez que parece haver uma forte tendência das pessoas se identificarem afetivamente com personagens fictícios (Sampaio et al., 2011). Esta dimensão havia sido retirada anteriormente durante o processo de adaptação e validação do IRI de Davis (1983), para o contexto brasileiro, por Koller et al. (2001), por julgar relacionada a aspectos culturais, passando a utilizar o termo EMRI para designar o IRI.

Assim, considerando as dimensões afetivas e cognitivas apontadas neste estudo, Sampaio et al. (2011), ressaltam que as experiências afetivas são contempladas por meio da angústia pessoal que se refere ao incômodo produzido no self ao se deparar com situações desagradáveis e da consideração empática ou motivação para ajudar os outros, sendo eminentemente pró-social; e a dimensão cognitiva envolve a tomada de perspectiva (role-taking) ou habilidade de se colocar no lugar do outro imaginando o que estão sentindo e a fantasia ou tendência a se colocar no lugar de personagens de filmes e/ou livros.

Considerando os aspectos afetivos da empatia, Sampaio et al. (2020) descrevem a angústia pessoal como um desconforto diante do sofrimento de outra pessoa. Relaciona-se aos próprios estados emocionais em situações relacionais (Pires & Roazzi, 2016). A consideração empática refere-se ao engajamento em ações que possam amenizar a situação que gera o sofrimento no outro (Sampaio et al., 2020). Está relacionada à capacidade de compartilhar a experiência emocional do outro (Pires & Roazzi, 2016).

Nos aspectos cognitivos, a tomada de perspectiva refere-se à capacidade de auxiliar conflitos sociais e de melhorar o convívio a partir da compreensão das necessidades do outro, possibilitando um melhor convívio (Rique et al., 2010). É entendida como a capacidade de assumir o ponto de vista do outro (Sampaio et al., 2020). Embora a tomada de perspectiva



possa se assemelhar à fantasia, esta se refere à capacidade de se colocar no lugar de personagens fictícios (Sampaio et al., 2020) e à tendência de se imaginar em situações que não são reais (Pires & Roazzi, 2016).

Logo, de acordo com Sampaio et al. (2020), a empatia é um aspecto importante da vida em sociedade, pois possibilita tanto as trocas de experiências afetivas quanto a tomada de perspectiva das pessoas ao redor. Muitos estudos apontam que a empatia proporciona mais relações estáveis e menos conflitantes, da mesma forma que a falta de empatia pode prejudicar os diversos setores sociais (Azevedo et al., 2018).

Considerando os conceitos apresentados neste tópico, é notória a importância de se discutir e propor intervenções específicas considerando a empatia como um elemento crucial para o estabelecimento de relações sociais equilibradas no trânsito. Em virtude da escassez de estudos que abordem esses construtos juntos, empatia, personalidade e comportamento, em uma análise no contexto do trânsito, este trabalho visou investigar possíveis relações entre esses elementos.

## **Método**

Estudo: Comparação das escalas de personalidade, empatia e comportamento com variáveis sociodemográficas.

Trata-se de uma pesquisa quantitativa, correlacional e transversal, cuja finalidade é conhecer o grau de relação entre duas ou mais variáveis em determinado contexto e a coleta realizada em um único momento, de acordo com Sampieri et al. (2013). Desta forma, foram correlacionados os construtos empatia, personalidade, comportamento de erros, lapsos e violações e variáveis sociodemográficas.

## ***Participantes***

A amostra foi composta por 189 pessoas habilitadas que aceitaram, voluntariamente, participar da pesquisa. Parte destes sujeitos estavam nas clínicas credenciadas ao DETRAN, onde são realizados exames para primeira habilitação, renovação, mudança, adição de categoria ou alteração de dados cadastrais (adição de atividade remunerada ou transferência de estado), com alguns respondendo antes e outros depois dos seus exames médicos e/ou psicológicos. Os demais sujeitos foram abordados em locais públicos e em uma faculdade privada e foram orientados a responder os instrumentos em ambientes sem interrupção ou com o mínimo possível de interferências externas.

Assim, foi utilizado como critério de inclusão para compor a amostra, pessoas habilitadas, sem distinção de gênero, que residem em algum dos municípios da microrregião estudada. Como critério de exclusão estão as pessoas que não possuem CNH e que residem em outros municípios não abarcados pelo citado território de identidade.

É importante ressaltar que o DETRAN/BA realiza a distribuição equitativa dos sujeitos entre as clínicas credenciadas para realização de exame de aptidão física e mental e avaliação psicológica, conforme a Resolução do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), nº 927/2022. Deste modo, a amostragem foi não probabilística, por conveniência, conforme a disponibilidade e acesso aos participantes voluntários. Na amostra por conveniência são utilizados grupos naturalmente formados ou voluntários (Creswell, 2010).

Logo, dos 189 sujeitos, 112 são homens, 73 mulheres, 01 gênero especificado como “outro” e 03 sem resposta, com uma média de idade de 38,8 anos, variando entre 18 e 74 anos, com Desvio Padrão (DP) 11, 70,9% das pessoas residindo na cidade de referência da microrregião, em sua maioria possuindo o ensino médio completo (28%) e estado civil casado (42,9%), com categoria da habilitação para carro e moto - AB (55,6%), sendo que 69,8% dos motoristas não possuem atividade remunerada na carteira e 74,5% declarando nunca ter se

envolvido em acidentes de trânsito. Com relação à idade, os dados foram agrupados e recodificados em grupos diferentes por quartis: grupo 01 – até 30 anos; grupo 02 – 31 a 37 anos; grupo 03 – 38 a 46 anos; e grupo 04 – 47 a 74 anos, sendo o grupo 03 correspondendo a 70% da amostra.

### ***Instrumentos***

*Questionário sociodemográfico.* Foram solicitadas informações como sexo, idade, escolaridade, estado civil, cidade que reside atualmente, categoria de habilitação, tempo de habilitado e envolvimento em acidente de trânsito com a finalidade de caracterizar a amostra. Também foram elaboradas quatro perguntas objetivas sobre a opinião do motorista acerca do trânsito, sobre si enquanto condutor e demais condutores e sobre a estrutura viária de sua cidade.

*Escala de Personalidade para Motoristas (EPM).* Elaborada e validada por Cuffa (2016), é composta por 50 itens que avaliam quatro traços de personalidade: Impulsividade (IM), Instabilidade Emocional (IE), Busca por Sensação (BS), e Pró-Sociabilidade (PS). Os participantes avaliaram o quanto cada frase tem a ver consigo mesmo mediante uma escala do tipo Likert, de sete pontos, variando de 1 (absolutamente não me descreve) até 7 (descreve-me perfeitamente), passando por um ponto neutro 4 (descreve-me mais ou menos). Foram encontradas evidências de validade baseadas no conteúdo, estrutura interna e precisão - instabilidade emocional (0,87); impulsividade (0,76); busca por sensações (0,79); e pró-sociabilidade (0,73).

*Escala de Empatia - Interpersonal Reactivity Index (IRI),* de Davis (1983), traduzida e adaptada por Sampaio et al. (2011) considera a empatia um construto multidimensional, utiliza subescalas afetivas e cognitivas e possui 26 itens distribuídos entre os seguintes fatores: Tomada de Perspectiva (TP), Fantasia (FS), Consideração Empática (CE) e Angústia Pessoal (AP), organizados mediante a escala do tipo *Likert* de 5 pontos, sendo eles: 1-

discordo totalmente; 2- discordo parcialmente; 3- nem discordo e nem concordo; 4- concordo parcialmente; 5- concordo totalmente. O *alpha* de Cronbach foi de 0,861 e das dimensões FS, CE, AP e TP foram 8,818; 0,752; 0,764; e 0,680, respectivamente.

*Questionário de Comportamento do Condutor (QCM)*. Adaptado e validado por Veiga et al. (2009), é composto por 39 itens que avaliam Erros (E), Lapsos (L) e Violações (V) mediante uma escala Likert, de cinco pontos, sendo 1 – nunca; 2 - raramente; 3 – às vezes; 4 - frequentemente; e 5 - sempre. A análise fatorial indicou os três fatores compostos por 13 itens cada um, sendo erros ( $\alpha = 0,80$ ), lapsos ( $\alpha = 0,79$ ) e violações ( $\alpha = 0,79$ ).

### ***Procedimentos de coleta de dados***

Para a coleta de dados foi obedecido um procedimento padrão de aplicação, no que diz respeito às medidas utilizadas. Após ser enviado para apreciação do Comitê de Ética, tendo sido aprovado (nº do parecer 5.731.771) e mediante autorização prévia dos responsáveis legais pelas clínicas credenciadas, dos próprios condutores que estiveram presentes para os exames de aptidão física e mental no dia da coleta e das demais pessoas habilitadas que foram convidadas e participaram voluntariamente da pesquisa. Os dados foram coletados mediante assinatura do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE).

A coleta aconteceu de segunda a sexta-feira, em ambos os turnos, conforme a disponibilidade de acesso e demanda, durante aproximadamente três meses, até alcançar uma amostra significativa, tanto nas clínicas credenciadas, quanto nos demais locais. Os quatro instrumentos foram aplicados de forma randomizada aos sujeitos em uma única ocasião, mediante aceitação e disponibilidade de tempo daqueles sujeitos. A ordem dos instrumentos, com exceção do questionário sociodemográfico, foi alternada, com o intuito de minimizar o risco do construto avaliado pelo último instrumento sofrer algum impacto do cansaço, por exemplo, e afetar a fidelidade das respostas.

Importante destacar que, para os participantes que realizaram a avaliação psicológica e também responderam a pesquisa, em virtude da psicóloga perita ser a mesma que aplicou os instrumentos da pesquisa, foi deixado claro que tratavam de procedimentos independentes, sem nenhum tipo de influência nos resultados da avaliação psicológica pericial. Foi acordado junto com cada participante o melhor momento para responder os instrumentos, na sala de espera ou após o atendimento médico e/ou psicológico na clínica.

Vale ressaltar que todos os procedimentos obedeceram à resolução nº 466/2012 do Conselho Nacional de Saúde (CNS) com as diretrizes e normas regulamentadoras de pesquisas com seres humanos, bem como a Resolução nº 510/2016 que dispõe sobre as normas aplicáveis a pesquisas em Ciências Humanas e Sociais e a Lei nº 13.709/2018, a Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD) criada para proteger os dados pessoais.

### ***Procedimento de análise de dados***

Para a análise empírica foi utilizado o programa *Statistical Package for Social Sciences* (SPSS 21) para tabulação e demais análises estatísticas. Estas permitiram, além dos indicadores descritivos (média, desvio padrão, etc) e as distribuições de frequências das variáveis, obter os indicadores inferenciais (coeficiente de correlação, teste *t*, etc), de acordo com Sampieri et al. (2013).

A estatística descritiva é usada para descrever os dados, sem fazer generalizações além dos dados da amostra e podem ser divididas em medidas de tendência central, como média, moda e mediana, e medidas de dispersão como desvio padrão, variância, amplitude e quartis (Lozado, 2018). Ao longo deste trabalho foram realizadas análises de comparações de médias para verificar a existência de diferenças quanto aos construtos estudados, bem como com relação às variáveis demográficas e análise dos quartis para as faixas etárias dos condutores.

A estatística inferencial, por sua vez, possibilita realizar inferências sobre a população geral a partir daquela amostra e se dividem em estimação de parâmetro e testagem de

hipóteses ou testagem de significância estatística (Lozado, 2018). Assim, nesta pesquisa foram utilizados o teste t e ANOVA para testar a diferença entre dois grupos e entre três ou mais grupos, respectivamente. Para testar a relação entre variáveis, com base em variáveis intervalares, foi usada a correlação  $r$  de Pearson. Assim, foram analisadas tanto as variáveis sociodemográficas (sexo, idade, escolaridade e envolvimento em acidentes), quanto a relação destas com os construtos (empatia, personalidade e comportamento) e seus fatores, e deles entre si.

## Resultados e Discussões

### *Caracterização do Perfil dos Motoristas*

Com o intuito de mapear o Comportamento de Erros, Lapsos e Violações predominante, a maior frequência de respostas foi referente aos Lapsos, seguido de Violações e Erros, conforme descrito na Tabela 1. A Tabela 2 apresenta as pontuações referentes à Personalidade, onde os participantes pontuaram mais em Pró-Sociabilidade, seguido de Impulsividade, Instabilidade Emocional e Busca por Sensações. As maiores médias referentes à Empatia foram em Consideração Empática, seguido de Tomada de Perspectiva, Fantasia e Angústia Pessoal, como apresentado na Tabela 3.

### **Tabela 1**

#### *Comportamento (Erros, Lapsos e Violações)*

	E	L	V
Média	19,26	23,03	20,95
Desvio padrão	4,63	5,35	6,02
Mínimo	13	13	13
Máximo	55	43	45

*Nota.* E = Erros, L = Lapsos, V = Violações.

**Tabela 2***Personalidade*

	IE	BS	PS	I
Média	3,12	2,99	5,72	3,99
Desvio padrão	0,912	0,621	1,016	0,785
Mínimo	1,29	1,44	1,11	1,00
Máximo	6,59	5,33	7,00	7,00

*Nota.* IE = Instabilidade Emocional, BS = Busca por Sensação, PS = Pró - Sociabilidade, I = Impulsividade.

**Tabela 3***Empatia*

	AP	CE	TP	FS
Média	3,06	4,21	4,17	3,18
Desvio padrão	0,857	0,583	0,551	0,896
Mínimo	1	2	2,17	1,14
Máximo	5	5	5	5

*Nota.* AP = Angústia Pessoal, CE = Consideração Empática, TP = Tomada de Perspectiva, FS = Fantasia.

Assim, houve maior tendência a cometer pequenos deslizes sem muito impacto para outras pessoas e comportamentos em conformidade com a lei, além de tendência a agir de modo a diminuir o sofrimento do outro (afetivo) e de se colocar no lugar de outras pessoas (cognitivo). Esses resultados apontam para um perfil de condutores com características positivas dentro de um contexto de trânsito seguro.

Entretanto, é importante destacar a possibilidade de tendência à desejabilidade social, que refere-se a respostas que são valorizadas socialmente, mesmo que não se tenha, de fato, essas características (Macedo, 2020). Quando se trata de instrumentos psicométricos de autorelato envolvendo algum conteúdo desejável ou indesejável socialmente, existe a possibilidade do sujeito intensificar as suas respostas tendendo ao aspecto positivo a respeito de si mesmo, chamado de Respostas Socialmente Desejáveis (RSD), conforme destacam Costa & Filho (2017).

Moura (2014) levantou essa questão da desejabilidade social em seu estudo com atletas, onde verificou-se um alto índice de agressividade durante as partidas de competições e um baixo índice na escala de autorrelato, o que reforça essa possibilidade do sujeito responder de acordo com o que acredita ser desejável. No contexto das avaliações periciais para motoristas, alguém sem aptidão pode ter a permissão para dirigir em virtude das respostas atreladas à desejabilidade social (Macedo, 2020).

### ***Variáveis Sociodemográficas***

Com relação à variável envolvimento em acidentes, a presente pesquisa apresentou resultados significativos com quanto a sexo e idade, mas não apontou diferenças significativas com as variáveis escolaridade e tempo de habilitado. Também não foram encontrados resultados significativos acerca da variável escolaridade e acidentes de trânsito em Lima & Júnior (2017). Pasa (2013), por sua vez, destacou que quanto maior a escolaridade, mais comportamento de direção segura foi evidenciado.

Dos 189 participantes, 52 declararam já ter se envolvido em, pelo menos, um acidente de trânsito. Dentre estes, os dados que apresentaram maioria foram: homens (66%), na modalidade de carro (64,2%), seguida de motocicleta (15,1%); e na condição de motorista (18,1%), seguido de motociclista (4,2%), pedestre (1,1%), ciclista (0,5%) e 1,6% em mais de uma modalidade.



A média de idade dos respondentes que já se envolveram em acidentes foi de 39,88 anos (DP 9,6), sendo a maior parte composta por homens (65,4%). Importante ressaltar que os mais novos, entre 18 e 30 anos, foram os que menos indicaram envolvimento em acidentes.

Esses resultados envolvendo sexo e acidentes corrobora com diversos estudos anteriores sobre o assunto, porém a faixa etária foi um pouco maior que a habitualmente encontrada. O envolvimento em acidentes de trânsito na condição de motoristas se sobressaiu quando comparado às demais modalidades, o que também corrobora com muitos estudos sobre o tema, embora nos últimos anos alguns estudos têm demonstrado um aumento significativo de acidentes entre os motociclistas.

Este dado de que os homens se envolvem mais em acidentes quando comparado às mulheres corrobora com boa parte das publicações sobre o tema. León & Vizzotto (2003) identificou em sua pesquisa com universitários entre 18 e 25 anos, além dessa incidência, que os homens também tiveram maior histórico de transgressão, como rachas, dirigir após ter bebido, suborno, alta velocidade que as mulheres, estando estas à frente apenas no quesito discussão no trânsito.

Malta et al. (2011) inclui a faixa etária predominante, entre 18 e 24 anos e entre 25 e 34 anos e Paula (2018) no estudo de comparação de grupos por faixa etária, sexo e infrações e acidentes, apenas a variável sexo apontou resultados significativos. Em uma pesquisa longitudinal e descritiva sobre a mortalidade no trânsito foi verificado que a maioria das vítimas eram homens, pardos, residentes em área urbana, solteiros, e entre 15 e 34 anos, embora tenha sido ressaltado uma subnotificação dos óbitos e a importância da criação de banco de dados, entre os órgãos competentes, para integrar essas informações (Ferreira et al., 2020).

Sobre a incidência de homens jovens e motociclistas em acidentes de trânsito, um levantamento de ocorrências realizado em um município de Porto Alegre/RS, com 263

boletins de condutores de motocicletas envolvidos em acidentes, 76,5% eram do sexo masculino e a idade média foi de 33,72 anos (Silva et al., 2020). Outro estudo sugere mais acidentes entre condutores de 15 a 29 anos; de cor da pele preta ou parda; motociclistas; com antecedentes de multa no trânsito; que referiram beber e dirigir e usar celular durante a condução (Rios et al., 2020). O alto índice de homens jovens, entre 18 e 29, motociclistas, com tendência a dirigir em alta velocidade, desrespeitando as leis de trânsito e tendo ingerido bebidas ou drogas, também foi observada durante a pandemia da Covid-19 (Silva et al., 2022).

Assim, é possível perceber uma predominância, nos últimos anos, de motociclistas jovens com comportamentos de risco no trânsito. Embora os acidentes em rodovias com automóveis sejam mais frequentes, em proporção os acidentes com motocicletas são mais letais, correspondendo a 18% do total, mas no que se refere a óbitos, correspondem a 30% do total e com relação às lesões graves, 40%, com base nos dados do IPEA (2021).

Com relação aos acidentes de trânsito no estado da Bahia, de acordo com a ONSV (2015), 85,56% são homens e quanto à modalidade, 29,64% automóvel; 29,46% motocicleta; 14,27% pedestres; 1,46% caminhão e ônibus; e 1,20% bicicleta. Ainda sobre a Bahia, em um levantamento feito entre os anos de 2011 e 2021, segundo o Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde (DATASUS), permanece a maior incidência entre os homens (83,5%) quando comparado às mulheres (16,84%), entre 20 e 29 anos, usuários de motocicletas, seguido de pedestres e maiores ocorrências nas grandes cidades do estado (Ramos, et al., 2022).

Com relação à empatia e envolvimento em acidentes, não houve diferença significativa. Entre acidentes, personalidade e comportamento, por sua vez, houve diferença para envolvimento em acidentes e busca por sensação e entre envolvimento em acidentes e violação, conforme mostra a Tabela 4. Estes dados sugerem que pessoas com tendência a

valorizar experiências novas e de risco, sem pensar muito nas consequências, assim como aquelas que tendem a violar regras, intencionalmente, apresentaram maior propensão a se envolver em acidentes de trânsito.

**Tabela 4**

*Diferença de média para Busca por Sensação e Violação, comparando o Envolvimento em Acidente*

	Acidente	N	Média	t	p
BS	não	137	52,4451	-2,944	0,004
	sim	52	57,7033		
V	não	137	20,0640	-3,368	0,001
	sim	52	23,2857		

*Nota.* BS = Busca por Sensação, V = Violação.

Mognon e Santos (2017), utilizando o QCM em seu estudo, demonstrou haver correlações positivas entre violações e o número de infrações e acidentes de trânsito. Além disso, o fator busca por sensações e comportamento de risco no trânsito têm sido bastante investigados, principalmente, entre os jovens ressaltando essa relação com uma amostra de universitários (Jonah et al., 2001). Correlação entre altos índices de busca por sensação e desrespeito às leis de trânsito e alta velocidade foram observados em amostras com idade média (DP 15,67) mais avançada (Iversen & Rundmo, 2002).

Em uma publicação sobre personalidade (NEO-PI-R) e comportamentos de erros, lapsos e violações (QCM) com motoristas de ônibus, a hostilidade previu comportamento de violações e erros; houve correlação positiva entre violações e acidentes de trânsito; entre neuroticismo e hostilidade e entre ausência de normas e busca por sensações (Lucidi et al.,

2015). Mognon & Rueda (2016) destacam relações encontradas entre personalidade e infrações, violações e comportamento de risco no trânsito, sendo os mais destacados agressividade, extroversão, busca por emoção, falta de respeito a normas, estresse, tendência à conduta arriscada e hostilidade.

No que se refere às variáveis sexo e personalidade; e sexo e comportamento, o presente estudo não trouxe diferença significativa. Entretanto, há evidências na literatura onde os homens pontuaram alto em violações (Pereira, 2013; Krupiniski & Gomide, 2022); as mulheres pontuaram mais em lapsos (Mognon & Santos, 2017); e as mulheres apresentaram menos comportamento desviante quando comparado aos homens (Costa et al., 2020).

A personalidade, por sua vez, pode ter influência sobre o comportamento de erros, lapsos e infrações entre homens e mulheres e alguns traços podem estar associados a um maior cometimento de acidentes como, por exemplo, a desinibição, quando presente nas mulheres, tende a potencializar os comportamentos de lapsos e infrações (Correia & Horta, 2014). Estes autores afirmam ainda que os homens se envolvem mais em acidentes, multas e infrações quando comparado às mulheres e apresentam traços de personalidade que sugerem uma maior conduta de risco, como altos índices de busca por sensações. Ribeiro et al. (2020) apontam que além do uso de álcool e substâncias psicotrópicas estarem relacionadas aos eventos mais graves e ao maior nº de óbitos, a categoria “atitudes imprudentes do condutor” foi a principal causa dos acidentes neste período, principalmente em virtude do desrespeito às leis de trânsito.

No que se refere à variável sexo e empatia, as mulheres pontuaram mais que os homens em todos os quatro fatores, e essas diferenças foram estatisticamente significativas, conforme mostrado na Tabela 5. Estes resultados corroboram com outros trabalhos onde as mulheres evidenciaram ser mais empáticas que os homens (Sampaio et al. 2011; Moura, 2014; Aguiar, 2015).

**Tabela 5***Diferença para os fatores de Empatia por Gênero*

	Gênero	N	Média	t	p
AP	masculino	112	17,6527	-2,390	0,018
	feminino	73	19,4734		
CE	masculino	112	28,9785	-2,088	0,038
	feminino	73	30,2590		
TP	masculino	112	24,4086	-3,478	0,001
	feminino	73	26,0916		
FS	masculino	112	20,9934	-3,694	0,000
	feminino	73	24,3354		

*Nota.* AP = Angústia Pessoal, CE = Consideração Empática, TP = Tomada de Perspectiva, FS = Fantasia.

Além das mulheres, pessoas com maior tendência à extroversão demonstraram uma maior propensão à empatia entre estudantes de medicina (Claudino et al., 2020). Outro estudo realizado no curso de medicina em duas universidades do sul do Brasil evidenciou um índice alto e estável da empatia ao longo do curso, sendo maior entre mulheres e estudantes de ambos os sexos que almejam especialidades voltadas às pessoas (Brunfentrinker et al., 2021).

Com relação à idade, buscou-se possíveis diferenças para personalidade e comportamento. No entanto, as diferenças encontradas foram significativas apenas para violação, mostrando que os motoristas mais jovens (até 30 anos) apresentaram mais comportamentos de violações que os mais velhos (47 a 74 anos), este resultado pode ser observado na Tabela 6 [F(3,173)=5,603,p=0,001].

**Tabela 6***Diferença de média para Violação por grupos de Idade*

Idade	Subconjunto para alfa = 0,05		
	N	1	2
47 a 74 anos	42	17,81	
31 a 37 anos	45		21,21
38 a 46	43		21,82
Até 30 anos	44		22,46
Sig.		1,000	0,737

Este dado corrobora com Pasa (2013), em que aponta em sua pesquisa que as violações diminuem com o aumento da idade, estando os jovens mais sujeitos a erros e violações no trânsito, apresentando pouca percepção de risco e maior impulsividade. Importante salientar também, ainda de acordo com este autor, que parece haver relação entre o tempo de experiência com a direção e o comportamento no trânsito, sugerindo que tanto a inexperiência quanto o excesso de autoconfiança podem representar risco no trânsito.

Quanto à empatia comparada pelos grupos de idade, as pessoas mais velhas (38 a 46 anos) apresentaram mais consideração empática que os condutores mais novos (até 30 anos); para tomada de perspectiva os mais novos se diferenciaram apenas do grupo de 31 a 37 anos, pontuando menos, conforme mostra a Tabela 7 [F(3,173)=6,932,  $p < 0,001$ ; F(3,173)=2,987,  $p = 0,033$ ];. Esse dado vai de encontro ao trabalho de Moura (2014) com atletas de diversas modalidades, em que pessoas mais velhas apresentaram menor empatia, o que ela acredita estar associado à variável competição, impulsionando comportamentos mais egoístas.

**Tabela 7**

*Diferença de média para Consideração Empática e Tomada de Perspectiva por grupos de Idade*

Consideração Empática			
Idade	N	Subconjunto para alfa = 0,05	
		1	2
Até 30	44	27,15	
31 a 37	45		29,82
47 a 74	42		30,40
38 a 46	43		30,51
Sig.		1,000	0,847
Tomada de Perspectiva			
Até 30	44	23,89	
47 a 74	42	25,11	25,11
38 a 46	43	25,63	25,63
31 a 37	45		25,74
Sig.		0,065	0,803

### **Correlações entre Empatia, Personalidade e Comportamento**

No que se refere às variáveis Comportamento e Empatia, como pode ser visto na Tabela 8, houve correlação positiva entre lapsos e angústia pessoal e entre violações e fantasia. Por outro lado, houve correlação negativa entre violações e consideração empática, e violações e tomada de perspectiva, indicando que são inversamente proporcionais.

**Tabela 8***Correlação entre Comportamento e Empatia*

		AP	CE	TP	FS
Erros	<i>r</i>	0,138	-0,064	-0,052	0,068
	<i>p</i>	0,058	0,381	0,474	0,356
Lapsos	<i>r</i>	0,188	0,020	-0,055	0,072
	<i>p</i>	0,009	0,789	0,449	0,323
Violações	<i>r</i>	0,072	-0,176	-0,243	0,200
	<i>p</i>	0,322	0,016	0,001	0,006

Ou seja, pessoas que apresentam motivação para ajudar e conseguem se colocar no lugar dos outros, tendem também a não agir deliberadamente. Em outras palavras, as pessoas com maior tendência a violar regras e normas no trânsito, tendem a ser menos empáticas tanto no aspecto afetivo (consideração empática), de se sentirem motivadas a ajudar os outros, como no aspecto cognitivo (tomada de perspectiva), de conseguir se colocar no lugar destes, e vice-versa.

Os homens menos empáticos apresentam mais dificuldade em perceber a violação da vítima e a ter mais conduta desviante sobre a existência da violação (Nunes, 2012). A autora ressalta ainda que, embora fosse esperado que os reclusos apresentassem menores índices de empatia (tomada de perspectiva, preocupação empática, de desconforto pessoal e de fantasia), quando comparado aos estudantes universitários, isso não se confirmou.

No que se refere ao Comportamento e Personalidade houve correlação positiva entre instabilidade emocional e os comportamentos de erros, lapsos e violações e entre estes e a busca por sensações, conforme apresentado na Tabela 9. Isso sugere que pessoas que



pontuaram alto nos três elementos do comportamento citados, também pontuaram alto em irritabilidade e tendência a valorizar e buscar experiências novas e de risco.

**Tabela 9**

*Correlação entre Comportamento e Personalidade*

		Erros	Lapsos	Violações
IE	<i>r</i>	0,208	0,270	0,293
	<i>p</i>	0,004	0,000	0,000
BS	<i>r</i>	0,205	0,335	0,367
	<i>p</i>	0,005	0,000	0,000
PS	<i>r</i>	-0,058	-0,069	-0,275
	<i>p</i>	0,426	0,343	0,000
IM	<i>r</i>	0,031	0,152	0,092
	<i>p</i>	0,668	0,036	0,209

*Nota.* IE = Instabilidade Emocional, BS = Busca por Sensação, PS = Pró-Sociabilidade, IM = Impulsividade

Com base no estudo de Iversen & Rundmo (2002), o fator busca por sensações foi o preditor mais forte para a direção de risco, estando também a raiva e a falta de normas associada a essa direção arriscada. Quanto maior a predisposição para busca por intensidade, maior a a probabilidade deles apresentarem condutas antissociais (Formiga et al., 2008).

Por outro lado, houve correlação negativa entre o traço de personalidade que visa promover o bem comum (pró-sociabilidade) e violação no trânsito, refletindo mais uma vez, que aqueles condutores que não pensam no próximo e não agem em prol dos outros são também os que mais cometem violações no trânsito. O traço relacionado à impulsividade

correlacionou positivamente com lapsos, sugerindo que pessoas que pontuaram alto em tendência a agir sem pensar, apresentaram também maiores pontuações em lapsos, ou seja, atitudes não intencionais no trânsito, sem prejuízos a terceiros. Muitos estudos, entretanto, ressaltam a relação entre impulsividade e violações, o que não foi observado nesse trabalho.

Wickens et al. (2008) evidencia correlação entre erros, lapsos e violações e a impulsividade, além de apontarem-na como preditora independente de violações no contexto de trânsito. Krupinski & Gomide (2022) corroboram ao discorrer sobre correlações positivas em jovens condutores universitários, onde os mais impulsivos também apresentaram altos índices em erros, lapsos e violações.

Pasa (2013), ressalta uma associação positiva da impulsividade com comportamentos de risco no trânsito e, embora enfatize a importância de estudos mais consistentes, ressaltou que a impulsividade, o envolvimento em acidentes graves, o uso de álcool e a frequência com que dirige, sugerem a ocorrência de infrações. Lima e Sylvia (2015) apontam que aspectos relacionados à competição e impulsividade dos jovens podem favorecer comportamentos inadequados no trânsito.

A pró-sociabilidade, por sua vez, no presente trabalho, correlacionou negativamente com a violação, indicando que são inversamente proporcionais. Em outras palavras, pessoas com altos escores em pró-sociabilidade, ou seja, que pensam no bem-estar dos outros e tendem a evitar situações de risco, apresentam baixos escores em violação no trânsito, ou seja, tendem a violar menos as leis e regras neste contexto.

Mognon & Rueda (2016) verificaram que os seguintes traços estavam relacionados com infrações, violações e comportamentos de risco: extroversão, busca por emoção, agressividade, hostilidade, ausência de normas, impulsividade, raiva, estresse e tendência em assumir riscos. Um estudo realizado com motoristas profissionais sugere que quanto mais vulneráveis ao estresse no trabalho eles estão, maior sua tendência à agressividade, estando

esta expressa através de ultrapassagens perigosas, infrações e acidentes (Quirino & Villemor-Amaral, 2015).

Também foram verificadas associações entre a extroversão e as violações na condução ( $r=0,134$ ;  $p=0,022$ ) no levantamento realizado por Pereira (2013). O estilo de direção cauteloso dos motoristas foi associado negativamente com os comportamentos de erros, lapsos e violações (Mognon & Santos, 2017). Ulleberg e Rundmo (2003), em seu estudo sobre personalidade, atitude e percepção de risco como preditores do comportamento de direção de risco entre jovens, afirma que a busca por sensação, a ausência de normas e a agressividade se relacionaram negativamente com atitudes de segurança no trânsito.

Quanto mais violação e erro no trânsito, menos segurança na direção (Macedo, 2004). Características que envolvem o descumprimento de normas sociais com consequências para as pessoas, merecem ser melhor investigados no contexto de trânsito por estarem frequentemente associados às infrações e acidentes (Jesuino, 2019).

Com relação à Personalidade e Empatia, as correlações ora foram fracas, ora não foram significativas, com exceção para os fatores instabilidade emocional e tomada de perspectiva que se correlacionaram negativamente. Isto sugere que indivíduos que pontuaram alto em oscilação no humor, pontuaram baixo na capacidade de se colocar no lugar do outro, e vice-versa, como mostra a Tabela 10.

**Tabela 10**

*Correlação entre Personalidade e Empatia*

		AP	CE	TP	FS
IE	<i>r</i>	0,383**	0,083	-0,149*	0,306**
	<i>p</i>	0,000	0,254	0,041	0,000
BS	<i>r</i>	0,162*	0,014	-0,128	0,109

	<i>p</i>	0,026	0,851	0,079	0,134
PS	<i>r</i>	0,001	0,296**	0,311**	0,009
	<i>p</i>	0,986	0,000	0,000	0,902
IM	<i>r</i>	0,108	0,184*	0,102	0,215**
	<i>p</i>	0,140	0,011	0,161	0,003

*Nota.* IE= Instabilidade Emocional, BS= Busca por Sensação, PS= Pró-Sociabilidade,

IM= Impulsividade, AP= Angústia Pessoal, CE= Consideração Empática, TP=

Tomada de Perspectiva, FS= Fantasia.

No estudo de Claudino et al. (2020) com alunos do primeiro ano do curso de medicina, onde as correlações entre empatia e personalidade também foram consideradas fracas, não sendo estatisticamente significativas, foi sugerido pelos autores um estudo longitudinal para avaliar estes dois construtos em diferentes momentos da formação acadêmica. A tomada de perspectiva apresentou correlações negativas com sentimentos de vergonha, medo, isolamento social, entre outros (Rique et al., 2010).

Para Figueira (2017), por sua vez, a empatia constitui-se enquanto um preditor de comportamentos pró-sociais, corroborando com outros estudos apontados por esta autora, em que a alta empatia encontra-se quase sempre relacionada à maior frequência de comportamentos pró-sociais. Além disso, a autora apresentou em sua pesquisa relação entre baixa empatia e comportamentos desajustados, bem como entre alta empatia e comportamentos pró-sociais.

Um estudo realizado por Song (2017), com estudantes de medicina chineses do primeiro e segundo anos do curso, envolvendo empatia mediante o IRI e personalidade (Big Five Inventory - BFI), demonstrou ser a personalidade uma importante preditora da empatia, tendo sido sugerido inclusive intervenções individualizadas para aumentar a empatia dos

estudantes de medicina. Vale ressaltar que, para Davis (1983), a empatia não se configura como uma variável dependente da personalidade, mas sim enquanto um elemento influenciador de sua formação (Aguiar, 2015).

### **Levantamento de Opinião Dos Motoristas**

Outras informações relevantes, obtidas por meio do questionário sociodemográfico, foi a opinião dos respondentes sobre o trânsito, sobre a estrutura viária, sobre os outros motoristas e sobre si mesmo. É importante analisar o sujeito dentro de um contexto, considerando a sua visão de mundo, seus valores, seus aspectos de personalidade e suas necessidades (Zanon & Brisotto, 2020).

As perguntas objetivas foram: “Como você avalia o trânsito da sua cidade? ( ) Muito bom ( ) Bom ( ) Regular ( ) Ruim ( ) Muito ruim”; “Que nota você dá para a estrutura viária da sua cidade, de 0 a 10?”; “Que nota você dá para os motoristas da sua cidade, de 0 a 10?”; e “Que nota você dá para você enquanto motorista, de 0 a 10?”.

Assim, sobre o trânsito de sua cidade, 43,4% das pessoas responderam ser “regular” e 34,9%, “ruim”. Quando solicitado a atribuir uma nota para a estrutura viária de sua cidade, 25,9% responderam nota “5” e 20,1% nota “7”, tendo 15,3% respondido nota “6”. Com relação aos motoristas de sua cidade, 26,5% das pessoas responderam nota “5” e quando perguntado sobre sua autoavaliação enquanto motoristas, a maior incidência de nota foi “8” (40,2%), seguido de nota “9” (25,4%).

Diante destes dados foi possível perceber uma discrepância entre a forma como eles estão se avaliando e como estão avaliando os outros motoristas e o trânsito em geral. Ou seja, enquanto aproximadamente 65% se autoavaliaram como motoristas com notas entre “8” e “9”, mais de 70% das pessoas deram notas entre “4 e 7” para os outros motoristas e mais de 90% dos respondentes avaliaram o trânsito de sua cidade como “regular”, “ruim” e “muito ruim”. Esse conjunto de informações pode levar a um questionamento sobre uma

possibilidade de viés para a desejabilidade social. De todo modo, os motoristas têm uma tendência a se considerarem habilidosos, a dirigir bem e de forma segura (Macedo, 2004).

Assim, foi possível observar uma discrepância entre a autopercepção e a percepção sobre os outros motoristas que compõem este cenário. A crença de possuir condições para realizar determinadas tarefas refere-se à autoeficácia (Bandura, 1997) e caso as crenças de autoeficácia se apresentem em níveis altos, podem inflar a sua autoconfiança interferindo na condução (Mognon & Santos, 2016). Logo, é importante investigar melhor essa relação entre autoeficácia e direção.

## **Conclusão**

Diante do exposto, foi possível contemplar os objetivos desta dissertação, bem como obter um perfil da amostra dos motoristas da microrregião estudada. Entretanto, embora o perfil desses condutores, em linhas gerais, tenha sido satisfatório no que se refere às variáveis estudadas, demonstrando um perfil de condutores com muita consideração empática, pró-sociabilidade e cometendo mais deslizes sem muito impacto para os outros, é importante ressaltar a possibilidade de desejabilidade social atrelada aos respondentes e destacar caracterizações específicas que surgiram a partir das análises.

A hipótese foi confirmada, uma vez que os homens se envolveram mais em acidentes, demonstraram maior traço de busca por sensação e violação quando comparado às mulheres e estas mostraram-se mais empáticas que os homens. Entretanto, a média de idade apresentada foi um pouco maior que a faixa etária habitualmente apresentada na literatura.

Além das mulheres terem pontuado mais em empatia, as pessoas mais velhas demonstraram pensar mais no próximo e serem mais prudentes do que as pessoas mais jovens. Aqueles sujeitos que tendem a se arriscar mais e violar regras também foram os que mais apresentaram envolvimento em acidentes. Além disso, condutores mais irritáveis e instáveis demonstraram tendência a se colocar com menos frequência no lugar dos outros e os

que pontuaram alto em impulsividade também pontuaram mais em lapsos, o que não acontece com erros e violações. Pessoas que apresentaram tendência a se comportar em conformidade com a lei, apresentaram também pouco comportamento de violação e vice-versa. Importante destacar que as diferenças por sexo para comportamento e personalidade não foram significativas.

Outro dado importante foi a predominância de percepções positivas ligadas a si mesmo, com autovalorização em detrimento dos demais e do trânsito como um todo. Estes dados merecem uma maior atenção em estudos posteriores com relação à autoeficácia e à percepção ambiental dos condutores, uma vez que eles estão inseridos no contexto o qual avaliaram. Este dado reforça o que outrora motivou a investigação deste trabalho, uma vez que, durante as entrevistas, nas avaliações psicológicas, a pesquisadora, que também é psicóloga perita no trânsito, já havia observado esta discrepância.

Vale ressaltar também a importância de novos estudos que investiguem as relações no trânsito no interior do estado da Bahia, uma vez que a maioria dos dados referem-se à capital ou a cidades mais desenvolvidas. Além disso, é necessário analisar melhor os motociclistas, avaliar se houve mudança no fluxo desta modalidade durante a pandemia da Covid-19 e se teve algum impacto, principalmente no interior do estado.

Outro aspecto que não foi abordado nesta pesquisa, mas que merece atenção é investigar se há relação entre agressividade e comportamento de violação no trânsito. Além disso, também vale ressaltar a importância de novos estudos de correlação abordando tanto outros construtos no contexto de trânsito, como comportamentos antissociais e psicopatologias, como os mesmos elencados neste trabalho, com amostras de condutores de outras regiões, inclusive entre violações e envolvimento em acidentes.

Macedo (2004) ressalta a dificuldade de encontrar o que de fato motiva os comportamentos que podem levar os motoristas a se envolverem em acidentes de trânsito.

Entretanto, o presente estudo não teve como objetivo investigar a relação de causa e efeito, focando, por sua vez, nas relações entre as variáveis envolvidas em pessoas habilitadas para dirigir. De qualquer forma, esta pesquisa mostrou-se relevante por apresentar estudos de correlações de construtos psicológicos importantes, dando destaque à empatia, tema pouco estudado no contexto de trânsito.

Entre as limitações, encontra-se a escolha pelos instrumentos impressos, de modo presencial, uma vez que possivelmente teria sido otimizado o tempo de coleta caso tivesse sido optado pela utilização de instrumentos online mediante links de acesso. Porém, a escolha pelo formato presencial, a princípio, se deu em virtude da tentativa de abarcar pessoas que têm dificuldade no acesso à internet, como os condutores que residem na zona rural e que estariam presencialmente nas clínicas credenciadas ao DETRAN para realizar os seus respectivos exames naquela ocasião.

Entretanto, como a demanda não foi satisfatória para coletar uma amostra significativa no prazo desta pesquisa, optou-se por continuar com o método impresso, porém, expandindo para outros ambientes com sujeitos habilitados que se voluntariaram, até chegar a uma quantidade significativa. Importante ressaltar o fato de a coleta ter acontecido em 2022, durante o período de pandemia da Covid-19, em meio a medidas de distanciamento social, o que também pode ter sido um indicador de dificuldade no acesso a mais pessoas.

É válido ressaltar que um dos desafios da Psicologia do Trânsito durante a pandemia da Covid-19 foi conciliar os cuidados com a prevenção do contágio e as demandas de segurança inerentes à mobilidade (Santos et al., 2020). No caso das clínicas credenciadas ao Detran, todos os cuidados de higienização e distanciamento foram tomados, no entanto, houve uma influência nesse fluxo de candidatos à CNH e motoristas que muitas vezes residiam em outras localidades e não tinham transporte coletivo para se locomover como em período anterior à pandemia.



Essa dissertação possibilitou ampliar os estudos para outros aspectos ligados ao comportamento humano, como a empatia dos motoristas do interior, mas ainda há muito o que ser feito. Partindo da perspectiva de Tillmann & Hobbs (1949) que o homem dirige como vive, parece haver uma equivalência entre os comportamentos do sujeito nos diferentes espaços que ele ocupa. Assim, conseguir mapear um perfil de características dos condutores pode auxiliar na compreensão dos comportamentos no trânsito e, conseqüentemente, nortear as ações e políticas públicas de forma mais eficaz.

Lemos et al. (2019) destacam a necessidade e urgência, com base na literatura pesquisada, de investimento em políticas públicas para a educação no trânsito. De acordo com matéria publicada em 2021, no site do Governo Federal, a Polícia Rodoviária Federal (PRF) prioriza a educação para o trânsito com o intuito de prevenir acidentes e promover cidadania, a partir de reflexões que conduzam a mudanças comportamentais. Ações educativas no trânsito com foco na prevenção visam mudanças de comportamento (Macedo, 2004).

Esse investimento em educação parece ser pertinente tanto com crianças e adolescentes em fase escolar quanto com candidatos à CNH ou motoristas reincidentes, tendo como foco tanto a promoção de condutas mais empáticas no trânsito, quanto a prevenção de comportamentos de riscos e até reincidência de acidentes. Considerando que no presente estudo, as pessoas que apresentaram pontuações altas em alguns traços da empatia e em pró-sociabilidade, pontuaram baixo em comportamento de violação, é necessário investigar melhor as possíveis relações entre empatia, personalidade e comportamento de risco no trânsito.

Assim, é necessário continuar focando no fator humano, responsável por grande parte dos problemas no trânsito, em especial, no motorista, enquanto sujeito ativo, de direitos e deveres, mas também dotados de atitudes, motivações e características muito peculiares de personalidade, níveis diferentes de empatia e comportamentos variados de erros, lapsos e

violações, envolvidos em um sistema político, econômico, social e cultural que tendem a se influenciar mutuamente. À medida que novas evidências científicas vão surgindo, novos estudos e intervenções conseguem ser realizadas de modo mais efetivo, no caso do contexto de trânsito, visando um ambiente mais seguro e com qualidade.

### Referências

- Aguiar, C. S. de. (2015). *Análise da associação entre empatia e personalidade em estudantes de medicina da Universidade Federal de Pernambuco*. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-Graduação em Neuropsiquiatria e Ciências do Comportamento; Recife, Brasil.
- Associação Brasileira de Medicina de Tráfego. (2021). *Em plena pandemia, SUS bate recorde de atendimento a vítimas do trânsito e motociclistas são maioria*. ABRAMET. Disponível em: <https://abramet.com.br/noticias/em-plena-pandemia-sus-bate-recorde-de-atendimento-a-vitimas-do-transito-e-motociclistas-sao-maioria/#:~:text=A%20pesquisa%20preparada%20pela%20entidade,incid%C3%AAn cia%20de%20%C3%B3bitos%20neste%20p%C3%BAblico>. Acesso em: setembro/2022.
- Associação Brasileira de Normas Técnicas (2020). *Pesquisa de sinistros de trânsito — Terminologia*. (NBR 10697). 3ª ed. Rio de Janeiro, Brasil. ABNT.
- APA. (2014). *Manual diagnóstico e estatístico de transtornos mentais: DSM-5*. 5ª ed. Porto Alegre: Artmed.
- Azevedo, S. M. L., da Mota, M. M. P. E., & Mettrau, M. B. (2018). Empatia: perfil da produção científica e medidas mais utilizadas em pesquisa. *Estudos Interdisciplinares Em Psicologia*, 9(3). 03–23. DOI: <https://doi.org/10.5433/2236-6407.2018v9n3p03>.

- Balbinot, A. B.; Timm, M. I. & Zaro, M. A. (2010). Jogo TransRisco: identificação do comportamento de risco em condutores. *Revista Novas Tecnologias na Educação*, 8 (3). Porto Alegre: Brasil. DOI: <https://doi.org/10.22456/1679-1916.18081>.
- Balbinot, A. B., Zaro, M. A. & Timm, M. I. (2011). Funções psicológicas e cognitivas presentes no ato de dirigir e sua importância para os motoristas no trânsito. *Ciências & Cognição*, 16 (2), 013-029. DOI: [http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1806-58212011000200003](http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1806-58212011000200003).
- Bandura, A. (1997). *Self-efficacy: The exercise of control*. New York: W. H. Freeman and Company.
- Bartholomeu, D. B. (2008). Traços de personalidade e comportamentos de risco no trânsito: Um estudo correlacional. *Psicologia Argumento*, 26(54), 193–206. DOI: <https://periodicos.pucpr.br/psicologiaargumento/article/view/19685/19013>.
- Battiston, M. (2016). *Percepção de affordances do ambiente de trânsito e comportamento de risco em motoristas*. Tese de doutorado, Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, Brasil.
- Beceiro, M. F., Matos, R. H., Martinez, G. P. P., Bochini, G. T., Freitas, C. B. de., Vilalva, A. T. Z. & Miyazaki E. S. et al. (2019). Motociclistas acidentados: caracterização, perfil comportamental e sintomas de transtornos mentais. *Arquivos de Ciências da Saúde*, 26 (2). DOI: <https://pesquisa.bvsalud.org/portal/resource/pt/biblio-1045948>.
- Brunfentrinker, C., Gomig, R. P. & Grosseman, S. (2021). Prevalence of empathy, anxiety and depression, and their association with each other and with sex and intended specialty in medical students. *Revista Brasileira de Educação Médica*, 45 (3). DOI: <https://doi.org/10.1590/1981-5271v45.3-20210177.ING>.

- Caires, C. S. de (2016). Perfil de Personalidade de Motoristas Caminhoneiros no Contexto das Normas Regulamentares 20. *Ensaio e Ciência: Ciências Biológicas, Agrárias e da Saúde*, vol. 20 (3), 137-141. <https://www.redalyc.org/pdf/260/26049965003.pdf>.
- Campos, C. I. de. (2019). Investigação de Relações entre dados individuais, do local de residência, ambiente viário e comportamentos de risco de condutores do Brasil e Portugal. Tese de doutorado, Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo. São Paulo, Brasil.
- Carvalho, M. I. C. de, Cavalcante, S. & Nóbrega, L. M. A. (2011). Ambiente. In S. Cavalcante & G. Elali (Orgs). *Temas Básicos em Psicologia Ambiental* (pp. 28-43). Petrópolis: Vozes.
- Carvalho, T. A., Oliveira, A. R. de, Couto, R. N. & Alchieri, J. C. (2023). Positive Driver Behaviours Scale: Adaptação e Validação para o Brasil. *Revista Psicologia: Teoria e Prática*, 25 (1), ePTPPA13623. DOI: <https://pesquisa.bvsalud.org/portal/resource/pt/biblio-1436507>.
- Cavalcante, S., Elali, G., Elias, T. F., Pinto, H. S. B. de S., Araujo, A. M. da C., Carvalho, M. P. de; & Souza, O. D. N. de. (2012). O significado do carro e a mobilidade cotidiana. *Revista Mal Estar e Subjetividade*, 12 (1-2), 359-388. [http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1518-61482012000100013](http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1518-61482012000100013).
- Cavalcante, S., Mourão, A.R. T. & Ferreira, K. P. M. (2018). Mobilidade. In S. Cavalcante, S., A. R. T. Mourão & K. P. M. Ferreira. *Psicologia Ambiental: conceitos para a leitura da relação pessoa-ambiente* (pp. 141-148). Petrópolis: Vozes.
- Cecconello, A. M. & Koller, S. H. (2000). Competência social e empatia: um estudo sobre resiliência com crianças em situação de pobreza. *Estudos de Psicologia Competência*

*Social e Empatia*, 5 (1), 71-93. DOI:

<https://www.scielo.br/j/epsic/a/NwyrJ7ppNbc4fvrsL3B4zMd/abstract/?lang=pt>.

Claudino, F. C. de A., Lucena, M. M., Silva, E. B da., Baroffio, A. & Gerbasel, M. W. (2020).

Associação entre Empatia e Personalidade em Estudantes de Medicina. *Revista*

*Brasileira de Educação Médica*, 44 (4), e150. DOI: <https://doi.org/10.1590/1981->

[5271v44.4-20190296](https://doi.org/10.1590/1981-5271v44.4-20190296).

Clivatti, G. M., Milcheski, D. A., Briza, D. N. Renan, D. A. R., Abbas, L., Monteiro, G. G. R.

& Gemperli, R. (2021). Avaliação do impacto no atendimento de pacientes com

ferimentos descolantes durante a pandemia de COVID-19 em serviço especializado.

*Revista Brasileira de Cirurgia Plástica*, 36, (4), 424-430. DOI:

<http://www.dx.doi.org/10.5935/2177-1235.2021RBCP0127>.

CONASS (2021) - Conselho Nacional de Secretários de Saúde. Bahia – Monitoramento dos

Sinistros de Trânsito – 2º Quadrimestre. <https://www.conass.org.br/>.

Correia, T. M. & Bianchi, A. (2019). Stress em caminhoneiros e comportamento no trânsito.

*Psicologia, Saúde & Doenças*, 20 (1), 242-255. DOI:

[https://www.researchgate.net/publication/332864412\\_Stress\\_em\\_caminhoneiros\\_e\\_comportamento\\_no\\_transito](https://www.researchgate.net/publication/332864412_Stress_em_caminhoneiros_e_comportamento_no_transito).

Correia, J. P. & Horta, M. da P. C. (2014). Personalidade e comportamentos de risco de

motoristas: diferenças entre sexos. *Psicologia: teoria e prática*, 16 (1), 79-90. DOI:

[http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1516-36872014000100007&lng=pt&tlng=pt](http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1516-36872014000100007&lng=pt&tlng=pt).

Costa, A. R. L. & Filho, N. H. (2017). Menos desejabilidade social é mais desejável:

Neutralização de instrumentos avaliativos de personalidade. *Interação em Psicologia*.

21 (3). DOI: <https://revistas.ufpr.br/psicologia/article/view/53054/34068>.

- Costa, K. M. R. da.; Moura, H. M. de M.; Nascimento, B. da S.; Filho, L. G. F.; Lino, M. R. B. & Gusmão, E. E. da S. (2020). Conduas antissociais e delitivas: sua relação com a identidade com pares socionormativos. *Research, Society and Development*, 9 (2). DOI: <https://rsdjournal.org/index.php/rsd/article/view/2213>.
- Creswell, J. W. (2010). Métodos Quantitativos. In J. W., Creswell. *Projeto de pesquisa: métodos qualitativo, quantitativo e misto*. (M, Lopes, Trads.). 3. ed. (177 – 206). Porto Alegre: Artmed.
- Cruz, P. R. M., Wit, P. A. J. M. de, & Souza, C. Z. de. (2017). *Manual de psicologia do trânsito*. São Paulo: Nila Press.
- Cruz, A. C. A. da. (2021). *Uso de métodos qualitativos na validação de instrumentos de personalidade: cenário atual e construção de uma escala no modelo CGF*. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-Graduação em Psicologia, Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Brasil.
- Cuffa, M. de. (2016). *Construção e evidências de validade de uma escala de personalidade para o contexto do trânsito*. Tese de doutorado, Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis: Brasil.
- Davis, M. H. (1983). Measuring individual differences in empathy: Evidence for a multidimensional approach. *Journal of Personality and Social Psychology*, 44, 113-126. DOI: <https://psycnet.apa.org/record/1983-22418-001>.
- Feist, J., Feist, G. J., & Robert, T. (2015). *Teorias da personalidade*. 8ª ed. Porto Alegre: AMGH.
- Ferreira, A. A. de M., Souza, L. Z. de., Flório, F. M. (2020). Aspectos epidemiológicos e deontológicos da mortalidade no trânsito em Roraima. *Rev. Bioética*, 28 (1): 156-65. DOI: <https://doi.org/10.1590/1983-80422020281378>.

- Figueira, T. D. de F. (2017). *Comportamentos desajustados e Comportamentos pró-sociais nas crianças: Relação com Empatia, Impulsividade e Propensão para o risco*. Mestrado em Criminologia, Universidade do Porto Faculdade de Direito. Porto: Portugal.
- Formiga, N. S., Aguiar, M., & Omar, A. (2008). Busca de sensação e condutas anti-sociais e delitivas em jovens. *Psicologia: Ciência E Profissão*, 28 (4), 668–681. DOI: <https://doi.org/10.1590/S1414-98932008000400002>.
- Formiga, N. S. (2013). Proposta de um modelo parcimonioso entre a empatia e orientação cultural em brasileiros. *Salud & Sociedad: investigaciones en psicologia de la salud y psicologia social*, 4 (2), 186-199. DOI: [http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci\\_abstract&pid=S0718-74752013000200006](http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S0718-74752013000200006).
- Galvão, L. K. de S. (2010). *Desenvolvimento moral e empatia: Medidas, correlatos e intervenções educacionais*. Tese de Doutorado, Universidade Federal da Paraíba. João Pessoa: Brasil.
- Gomes, C. M. A., & Golino, H. F. (2012). Relações hierárquicas entre os traços amplos do Big Five. *Psicologia: Reflexão e Crítica*, 25 (3), 445–456. DOI: <https://doi.org/10.1590/S0102-79722012000300004>.
- Gomes, N. M. J. (2020). *Análise do Perfil Sociodemográfico, Percepção e Comportamento de Risco dos Condutores Brasileiros que Bebem e Dirigem*. Dissertação, Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Brasil.
- Günther, H. & Neto, I. (2015). Comportamento no trânsito: uma perspectiva da Psicologia Ambiental. In Günther, H.; Cristo, F. de; Neto, I.; Feitosa, Z. O. (Orgs). *Pesquisas sobre comportamento no trânsito*. (384 p.). Laboratório de Psicologia Ambiental da Universidade de Brasília. São Paulo: Casa do Psicólogo.

Günther, H. (2003). Mobilidade e affordance como cerne dos Estudos Pessoa-Ambiente.

*Estudos de Psicologia*, 8 (2), 273-280. DOI: <https://doi.org/10.1590/S1413-294X2003000200009>.

Günther, H. (2011). Ambiente, Psicologia e Trânsito: reflexões sobre uma integração

necessária. In: Hoffmann, M. H.; Cruz, R. M.; Alchieri, J. C. *Comportamento humano no trânsito*. 3 ed. São Paulo: Casa do Psicólogo.

Hennessy, D. (2011). Social, Personality, and Affective Constructs in Driving. In: B. E.

Porter, *Handbook of Traffic Psychology* (pp. 149-163). New York, USA: Elsevier Academic Press.

Hoffmann, M. H., Cruz, R. M. & Alchieri, J. C. (2003). Ambiente, trânsito e Psicologia. In

Rozestraten, J. A. *Comportamento humano no trânsito*. São Paulo: Casa do Psicólogo.

Hoffmann, M. H. & González, L. (2003). Acidentes de trânsito e fator humano. In Hoffmann,

M.H (org). *Comportamento humano no trânsito* (pp. 377-391). São Paulo: Casa do Psicólogo.

Hutz, C. S., Nunes, C. H., Silveira, A. D., Serra, J., Anton, M., & Wieczorek, L. S. (1998). O

desenvolvimento de marcadores para a avaliação da personalidade no modelo dos cinco grandes fatores. *Psicologia: Reflexão e Crítica*, 11 (2), 395–411. DOI:

<https://doi.org/10.1590/S0102-79721998000200015>.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Cidades*.

<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ba/irece/panorama>.

IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. (2015). Acidentes de trânsito nas rodovias federais brasileiras: caracterização, tendências e custos para a sociedade.

[https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/relatoriopesquisa/150922\\_relatorio\\_acidentes\\_transito.pdf](https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/relatoriopesquisa/150922_relatorio_acidentes_transito.pdf).



IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. (2020). Ipea, 1990.

<https://www.ipea.gov.br/atlasviolencia/arquivos/artigos/7018-td2565.pdf>.

IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (2020). Custos dos acidentes de trânsito no Brasil: estimativa simplificada com base na atualização das pesquisas do IPEA sobre custos de acidentes nos aglomerados urbanos e rodovias.

<https://www.ipea.gov.br/atlasviolencia/arquivos/artigos/7018-td2565.pdf>.

IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. (2021). Ipea traça panorama sobre acidentes nas rodovias federais. <https://www.ipea.gov.br/portal/categorias/45-todas-as-noticias/noticias/3211-ipea-traca-panorama-sobre-acidentes-nas-rodovias-federais>.

Iversen, H. & Rundmo, T. (2002). Personality, risky driving and accident involvement among Norway drivers. *Personality and Individual Differences*, 33 (8), 1251-1263. DOI:

[https://www.researchgate.net/publication/223049626\\_Personality\\_Risky\\_Driving\\_and\\_Accident\\_Involvement\\_Among\\_Norwegian\\_Drivers](https://www.researchgate.net/publication/223049626_Personality_Risky_Driving_and_Accident_Involvement_Among_Norwegian_Drivers).

Jesuíno, A. D. S. A. (2019). *Construção e estudos psicométricos para a Escala de Avaliação de Comportamentos Antissociais*. Tese de Doutorado, Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Psicologia, Universidade São Francisco. Campinas: Brasil.

Jonah, B. A., Thiessen, R. & Au-Yeung, E. (2001). Sensation seeking, risky driving and behavioral adaptation. *Accid Anal Prev*, 33 (5), 679-84. DOI:

<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0001457500000853>.

Karsten, S. (2016). Empathy. In Zalta, E. N. (Ed.). *The Stanford Encyclopedia of Philosophy*.

Disponível em: <https://plato.stanford.edu/archives/fall2016/entries/empathy/>.

Khattak, A. J., Ahmad, N., Behram, W. & Dumbaugh, E. (2021). A taxonomy of driving errors and violations: Evidence from the naturalistic driving study. *Accident Analysis & Prevention*, 151. DOI:

<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0001457520316936>.

Koller, S. H., Camino, C. & Ribeiro, J. (2001). Adaptação e validação interna de duas escalas de empatia para uso no Brasil. *Rev. Estudos de Psicologia*, 18 (3), pp. 43-53. DOI: <https://doi.org/10.1590/S0103-166X2001000300004>.

Krupiniski, J. R; Gomide, P. I. C. (2022). Estilos parentais, impulsividade e comportamento de jovens universitários condutores. *Psico, Porto Alegre*, 53 (1), p. 1-10. DOI: <https://revistaseletronicas.pucrs.br/index.php/revistapsico/article/view/37260>.

Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (1997). Institui o Código de Trânsito Brasileiro. [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/19503.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503.htm).

Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018 (2018). Dispõe sobre a proteção de dados pessoais e altera a Lei nº 12.965, de 23 de abril de 2014 (Marco Civil da Internet). Senado Federal. [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2018/lei/113709.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/113709.htm).

Lei nº 14.071, de 13 de outubro de 2020 (2020). Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para modificar a composição do Conselho Nacional de Trânsito e ampliar o prazo de validade das habilitações; e dá outras providências. Presidência da República.

<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2020/lei-14071-13-outubro-2020-790722-veto-161649-pl.html#:~:text=Altera%20a%20Lei%20n%C2%BA%209.503,habilita%C3%A7%C3%B5es%3B%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%Aancias>.

Lei nº 12.852, de 5 de agosto de 2013. (2013). Institui o Estatuto da Juventude e dispõe sobre os direitos dos jovens, os princípios e diretrizes das políticas públicas de juventude e o Sistema Nacional de Juventude - SINAJUVE. República Federativa do Brasil. [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2013/lei/112852.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/lei/112852.htm).

Leitão, P. de A., Bezerra, I. M. P., Santos, E. F. de S., Ribeiro, S. de L., Takasu, J. M., Carlesso, J. S. & Campos, M. F. et al. (2019). Mortalidade por acidentes de trânsito,

- antes e depois da redução da velocidade média dos veículos automotores na cidade de São Paulo, Brasil, de 2010 a 2016. *Journal of Human Growth and Development*, 29 (1), 83-92. DOI: <https://revistas.usp.br/jhgd/article/view/157755>.
- Lemos, F. H. G., Pinto, I. M. B. S., & Santa Rita, L. P. (2019). Políticas Públicas de Redução dos Acidentes de Trânsito: análise multivariada na BR-101 em Alagoas. *Revista de Políticas Públicas*, 23 (1), 191–211. <https://doi.org/10.18764/2178-2865.v23n1p191-211>.
- Lima, A. I. O. E. de. & Cavalcante, S. (2015). Tempo e Trânsito na Experiência Subjetiva de Motoristas. *Psicologia: Ciência e Profissão*, 35 (1), 125-139. DOI: <https://www.scielo.br/j/pcp/a/7sTBXGP6CsrVz7Y49bBMRqk/?format=pdf&lang=pt>.
- Lima, L. C. de. & Cruz, V. da S., Jr. (2017). Fatores associados à ocorrência de acidentes de trânsito no Brasil em 2013. *Revista Latinoamericana de Población*, 11 (21), 167-179. DOI: <https://www.redalyc.org/journal/3238/323854675008/html/>.
- Lima, T. L. de., Souza, M. E. S. de., Barbosa, X. de C. & Souza, M. S. de Jr. (2015). Violência no trânsito uma abordagem da problemática na cidade de Porto Velho. *Zona Impacto*, 17 (1), 97-112. DOI: <http://www.revistazonadeimpacto.unir.br/2015artigoviolenciaintransito.pdf>.
- Lozado, J. (2018). Estratégia de Análise de Dados Quantitativos. In D. C. Bahia, J. Janissek J. A. Lozado, J. A. Metodologia científica aplicada: um guia prático para Psicólogos. In: Lozado, Jersica. *Estratégia de Análise de Dados Quantitativos* (p. 87-96). Salvador: SANAR.
- Lucidi, F., Mallia, L., Lazuras, L., & Violani, C. (2014). Personality and attitudes as predictors of risky driving among older drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 72, 318-324. DOI: 10.1016/j.aap.2014.07.02.

- Macedo, G. M. de. (2004). *Estudo das relações entre o nível de habilidade e direção segura, a irritabilidade e o cometimento de violações e erros do motorista e o seu possível envolvimento em acidentes de trânsito*. Tese de Doutorado, Instituto de Psicologia da Universidade de São Paulo. São Paulo: Brasil.
- Macedo, F. de M. (2020). *Desejabilidade social na avaliação da personalidade high e low stakes no contexto do trânsito*. Dissertação de Mestrado, Universidade São Francisco. Campinas: Brasil.
- Malta, D. C., Mascarenhas, M. D. M., Bernal, R. T. I., Silva, M. M. A., Pereira, C. A., Minayo, M. C. S. & Moraes Neto, O. L. (2011). Análise das ocorrências das lesões no trânsito e fatores relacionados segundo resultados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) Brasil, 2008. *Ciência e Saúde Coletiva*, 16 (9). 3679-3687. DOI: <https://doi.org/10.1590/S1413-81232011001000005>.
- Marín-León, L., & Vizzotto, M. M. (2003). Comportamentos no trânsito: um estudo epidemiológico com estudantes universitários. *Cadernos de Saude Publica*, 19 (2), 515-523. DOI: <https://www.scielo.br/j/csp/a/ZsppJvSKfQJZtYYmzpK3MFm/?format=pdf&lang=pt>.
- Martínez, A. M., Pérez-Fuentes, M. D. C., Jurado, M. D. M. M., Márquez, M. D. M. S., Martín, A. B. B. & Linares, J. J. G. (2021). Empatia, Afeto e Personalidade como Preditores do Engajamento dos Profissionais de Enfermagem. *Revista Internacional de Pesquisa Ambiental e Saúde Pública*, 18 (8), 4110. DOI: <https://doi.org/10.3390/ijerph18084110>.
- Minayo, M. C. S. (2009). Seis características das mortes violentas no Brasil. *Revista Brasileira de Estudos da População*, 26 (1), 135-140. DOI: <https://www.scielo.br/j/rbepop/a/HKZ36sYffss3fhmyvsmzpQs/?lang=pt>.

- Modesto, J. G., Pereira, K. & Carvalho, R. (2021). Os cinco grandes fatores e a intenção de corrupção. *Actualidades en Psicología*, 35 (131), 87-101. DOI: <http://dx.doi.org/10.15517/ap.v35i131.41818>.
- Mognon, J. F. & Rueda, F. J. M. (2016). Avaliação da personalidade no contexto do trânsito: revisão de literatura. *Avaliação Psicológica*, 15, 33-43. DOI: [http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1677-04712016000300005](http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1677-04712016000300005).
- Mognon, J. F.; & Santos, A. A. A. (2016). Escala de autoeficácia para dirigir: construção e avaliação preliminar das propriedades psicométricas. *Estudos de Psicologia*, 33 (1), 127-136. DOI: <https://doi.org/10.1590/1982-027520160001000013>.
- Mognon, J. F. & Santos, A. A. A. dos. (2017). Avaliação do Comportamento do Motorista, Locus de Controle e Estilos de Direção no Trânsito. *Trends in Psychology*, 25 (4), 1621-1635. DOI: <https://doi.org/10.9788/TP2017.4-07>.
- Moser, G. (2018). *Introdução à Psicologia Ambiental: pessoa e ambiente*. Campinas: Editora Alínea.
- Moura, M. A. R. de. (2014). *Atitudes morais, agressividade e empatia: um estudo com atletas que participam de competições*. Dissertação de mestrado, Programa de Pós-graduação em Psicologia Cognitiva, Universidade Federal de Pernambuco. Recife: Brasil.
- Nunes, N. S. S. (2012). *Distorções cognitivas: comparação entre uma amostra forense e uma amostra normativa*. Dissertação de Mestrado, Escola de Ciências Sociais e Humanas Departamento de Psicologia Social e das Organizações, Instituto Universitário de Lisboa. Lisboa: Portugal.
- Nunes, C. H. S. S., Hutz, C. S., & Nunes, M. F. O. (2013). *Bateria fatorial de personalidade (BFP) – Manual técnico*. 2. ed. São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Nunes, C. H. S. da S., Zanon, C. & Hutz, C. S. (2018). Avaliação da personalidade a partir de

- teorias fatoriais de personalidade. In Hutz, C. S.; Bandeira, D. R. & Trentini, C. A. M. (org.). *Avaliação psicológica da inteligência e da personalidade*. Porto Alegre: Artmed.
- Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV). <https://www.onsv.org.br/sobre-o-observatorio/>.
- Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV). <https://www.onsv.org.br/90-dos-acidentes-sao-causados-por-fator-humano>.
- Olivato, A. (2015). Espaço público e civilidade no trânsito: um estudo sobre hábitos e atitudes de motoristas e pedestres da cidade de São Paulo. In Günther, H., Cristo, F. de, Neto, I. & Feitosa, Z. O. (orgs). *Pesquisas sobre comportamento no trânsito*. Laboratório de Psicologia Ambiental da Universidade de Brasília. São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Oliveira, A. C. F., & Pinheiro, J. Q. (2007). Indicadores psicossociais relacionados a acidentes de trânsito envolvendo motoristas de ônibus. *Psicologia em Estudo*, 12 (1), 171-178.  
DOI: <http://dx.doi.org/10.1590/S1413-73722007000100020>.
- Organização Pan-Americana de Saúde (OPAS). Segurança no trânsito.  
<https://www.paho.org/pt/topicos/seguranca-no-transito>.
- Paula, J. B. de. (2018). *Relações entre funções executivas, traços de personalidade e o cometimento de infrações e acidentes de trânsito por condutores de automóveis*. Dissertação de Mestrado em Psicologia, Instituto de Psicologia, Programa de Pós Graduação em Psicologia, Universidade Federal de Alagoas. Maceió: Brasil.
- Pasa, G. G. (2013). *Impulsividade, busca de sensações e comportamentos de risco no trânsito: um estudo comparativo entre condutores infratores e não infratores*. Dissertação de Mestrado, Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Brasil.

- Peixoto, A. C. & Meneses, R. F. (2018). Os Cinco Grandes Fatores de Personalidade e as Habilidades Sociais: Revisão das Relações. *E-Revista de Estudos Interculturais*, (6). DOI: <https://doi.org/10.34630/erei.vi6.4039>.
- Pereira, M. E. B. R. (2013). *Comportamento na condução: a sua relação com os estilos educativos parentais e a personalidade em jovens condutores*. Dissertação de Mestrado, Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, Escola de Psicologia e Ciências da Vida. Lisboa: Portugal.
- Pinheiro, J. Q. & Elali, G. A. (2011). Comportamento socioespacial humano. In Cavalcante, S. & Elali, G. (org). *Temas Básicos em Psicologia Ambiental*. Petrópolis/RJ: Vozes.
- Pinho, C. C. M. de. & Guzzo, R. S. L. (2003). Taxonomia de adjetivos descritores da personalidade. *Avaliação Psicológica*, 2 (2), 81-97. DOI: [http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1677-04712003000200001](http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1677-04712003000200001).
- Pires, M. F. D. N, & Roazzi, A. (2016). Empatia e sua avaliação. Considerações teóricas e metodológicas. *Amazônica*, 16 (1), 158-172. DOI: [https://www.researchgate.net/publication/313038718\\_Empatia\\_e\\_sua\\_avaliacao\\_Consideracoes\\_teoricas\\_e\\_metodologicas](https://www.researchgate.net/publication/313038718_Empatia_e_sua_avaliacao_Consideracoes_teoricas_e_metodologicas).
- PNATRANS (2021). Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito. Secretaria Nacional de Trânsito. [https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/arquivos-senatran/Anexo\\_I\\_pnatrans.pdf](https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/arquivos-senatran/Anexo_I_pnatrans.pdf).
- Portaria nº 1.290 de 09 de novembro de 2017. Define e atualiza a Lista Estadual de Notificação Compulsória de doenças, agravos e eventos de saúde pública nos serviços de saúde públicos e privados em todo o território nacional. <http://www.saude.ba.gov.br/wp-content/uploads/2019/03/2017-Portaria-n%C2%BA-1290-LNC.pdf>.
- Projeto Vida no Trânsito (2011). Autoriza repasse financeiro do Fundo Nacional de Saúde aos Fundos de Saúde Estaduais, do Distrito Federal e Municipais de Capitais, por meio do

Piso Variável de Vigilância e Promoção da Saúde, para implantação, Implementação de Política de Promoção da Saúde na ampliação e sustentabilidade das ações do Projeto Vida no Trânsito. Ministério da Saúde.

[https://bvsms.saude.gov.br/bvs/saudelegis/gm/2011/prt3023\\_21\\_12\\_2011.html](https://bvsms.saude.gov.br/bvs/saudelegis/gm/2011/prt3023_21_12_2011.html).

Quirino, G. de S. & Villermor-Amaral, A. E. de. (2015). Relação entre estresse e agressividade em motoristas profissionais. *Rev. Psicol. Saúde*, 7 (2), 125-132, Disponível em: <https://pssaucdb.emnuvens.com.br/pssa/article/view/438/586>.

Ramos, L. V., Barreto, I. C. & Miguel, F. B. (2022). Morbimortalidade por acidentes de trânsito terrestres na Bahia entre os anos de 2011 e 2021. *Rev. Ciênc. Méd. Biol.*, 21 (3), 593-604. DOI:

<https://periodicos.ufba.br/index.php/cmbio/article/view/51978/28343>.

Reason, J., Manstead, A., Stradling, S., Baxter, J. & Campbell, K. (1990). Errors and violations on the roads: a real distinction? *Ergonomics*, 33 (10/11), 1315-1332. DOI: [10.1080/00140139008925335](https://doi.org/10.1080/00140139008925335).

Registro Nacional de Acidentes e Estatística de Trânsito (RENAEST). <https://renaest-8d97b.web.app/inicio>.

Rego, C. E. S. (2019). *Acidentes de trânsito na região metropolitana de São Luís: Uma análise das ocorrências atendidas pelo Corpo de Bombeiros Militar do Maranhão*. Monografia (Graduação), Curso de Formação de Oficiais Bombeiro Militar, Universidade Estadual do Maranhão. Maranhão: Brasil.

Resolução nº 425 de 27 de novembro de 2012 (2012). *Dispõe sobre o exame de aptidão física e mental, a avaliação psicológica e o credenciamento das entidades públicas e privadas de que tratam o art. 147, I e §§ 1º a 4º e o art. 148 do Código de Trânsito Brasileiro*. CONTRAN. <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/resolu-o-uo-425-1.pdf>.



Resolução nº 466 de 12 de dezembro de 2012 (2012). Resolve aprovar as seguintes diretrizes e normas regulamentadoras de pesquisas envolvendo seres humanos. Conselho Nacional de Saúde.

[http://bvsmms.saude.gov.br/bvs/saudelegis/cns/2013/res0466\\_12\\_12\\_2012.html](http://bvsmms.saude.gov.br/bvs/saudelegis/cns/2013/res0466_12_12_2012.html).

Resolução nº 510 de 07 de abril de 2016 (2016). Dispõe sobre as normas aplicáveis a pesquisas em Ciências Humanas e Sociais. Conselho Nacional de Saúde.

<https://conselho.saude.gov.br/resolucoes/2016/Reso510.pdf>.

Ribeiro, L. A., Pimentel J. L., Ribeiro H., Benedito M. L. H. & Ribeiro K. L. P. (2020).

Análise das causas dos acidentes automobilísticos nas rodovias federais da Bahia entre 2014 e 2017. *Rev Med*, 99 (1), 27-34. DOI: <https://doi.org/10.11606/issn.1679-9836.v99i1p27-34>.

Ribeiro, M. R., Rebouças, L. C. C., Jesus, C. S. de., Ribeiro, R. M. C., Farias, A. de A.,

Pinheiro, G. M. L. & Santos, C. S. et al. (2022). Mortalidade por causas externas no estado da Bahia, 2015-2019. *Pesquisa, Sociedade e Desenvolvimento*, 11 (2), e17211225675. DOI: <https://doi.org/10.33448/rsd-v11i2.25675>.

Rios, P. A. A., Mota, E. L. A., Ferreira, L. N., Cardoso, J. P., Ribeiro, V. M. & Souza, B. S.

de. (2020). Fatores associados a acidentes de trânsito entre condutores de veículos: achados de um estudo de base populacional. *Ciência & Saúde Coletiva*, 25 (3), 943-955. DOI: <https://doi.org/10.1590/1413-81232020253.1192201>.

Rique, J., Camino, C., Formiga, N., Medeiros, F., & Luna, V. (2010). Consideração Empática

e Tomada de Perspectiva para o Perdão Interpessoal. *Revista Interamericana de Psicología/Interamerican Journal of Psychology*, 44 (3), 515-522. DOI:

<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=28420658014>.

Roberts, B. W., Wood, D. & Caspi, A. (2008). O desenvolvimento de traços de personalidade na idade adulta. In O. P., John, R. W. Robins & L. A. Pervin (Eds.). *Handbook of personality: Theory and research*, 375–398. Guilford Press.

Rocha, J. B. de A. (2005). Infrações no trânsito: uma necessária distinção entre erros e violações. *Interação em Psicologia*, 9 (1), 177-184. DOI:  
<http://dx.doi.org/10.5380/psi.v9i1.3297>.

Rozestraten, R. J. A. (1981). Psicologia do Trânsito; o que é e para que serve. *Psicologia: Ciência e Profissão*, 1 (1), 141 – 143. DOI:  
[http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1414-98931981000100006#:~:text=Este%20tipo%20de%20Psicologia%20estuda,%2C%20mar%C3%Adtimo%2C%20fluvial%20e%20ferrovi%C3%A1rio](http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1414-98931981000100006#:~:text=Este%20tipo%20de%20Psicologia%20estuda,%2C%20mar%C3%Adtimo%2C%20fluvial%20e%20ferrovi%C3%A1rio).

Sampaio, L. R. (2007). *Produtividade, necessidade e empatia: relações entre julgamentos distributivos, consideração empática, angústia pessoal e tomada de perspectiva*. Tese de Doutorado, Universidade Federal de Pernambuco, CFCH, Psicologia Cognitiva. Recife: Brasil.

Sampaio, L. R., Guimarães, P. R. B. G., Camino, C. P. dos S., Formiga, N. S. & Menezes, I. G. (2011). Estudos sobre a dimensionalidade da empatia: tradução e adaptação do Interpersonal Reactivity Index (IRI). *Psico*, 42 (1), 67-76. DOI:  
<https://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/revistapsico/article/view/6456>.

Sampaio, L. R., Moura, M. A. R., Guimarães, P. R. B., Santana, L. B. de. & Camino, C. P. dos S. (2013). Sentimentos Empáticos em Crianças, Adolescentes e Adultos. *Psicologia: Teoria e Pesquisa. Brasília*, 29 (4), 393-401. DOI:  
<https://doi.org/10.1590/S0102-37722013000400005>.

- Sampaio, L. R., Oliveira, L. C. de. & Pires, M. F. D. N. (2020). Empatia, depressão, ansiedade e estresse em Profissionais de Saúde Brasileiros. *Ciências Psicológicas*, 14 (2), e-2215. DOI: <https://doi.org/10.22235/cp.v14i2.2215>.
- Sampaio, L. R., Oliveira, L. C. de. & Pires, M. F. D. N. (2020). Empatia, depressão, ansiedade e estresse em Profissionais de Saúde Brasileiros. *Ciências Psicológicas*, 14 (2), e-2215. DOI: <https://doi.org/10.22235/cp.v14i2.2215>.
- Sampaio, L. R., Camino, C. P. dos S. & Roazzi, A. (2009). Revisão de aspectos conceituais, teóricos e metodológicos da empatia. *Psicologia: Ciência e Profissão*, 29 (2), 212-227. <https://doi.org/10.1590/S1414-98932009000200002>.
- Sampieri, H., Collado, C. F. & Lucio, M. del P. B. (2013). Definição do alcance da pesquisa a ser realizada: exploratória descritiva, correlacional ou exploratória. In *Metodologia de pesquisa*. 5. ed. Porto Alegre: Penso.
- Santos, M. M. de O., Costa, M. M. da. & Bianchi, A. S. (2020). Mobilidade e Saúde: qual impacto da pandemia de Covid-19 no trânsito? *Cadernos de PsicologiaS*, 1. DOI: <https://cadernosdepsicologias.crprr.org.br/mobilidade-e-saude-qual-impacto-da-pandemia-de-covid-19-no-transito/>.
- SECOM (2020). Secretaria de Comunicação Social. O portal oficial do Estado da Bahia. <http://www.bahia.ba.gov.br/2008/06/noticias/governo/nova-sede-da-ciretran-de-irece-sera-inaugurada-amanha/>
- SEI (2014) - Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia. Estatísticas dos Municípios Baianos. *Publicações SEI*, 4 (2), 1-384. [https://sei.ba.gov.br/index.php?option=com\\_content&view=article&id=2441&Itemid=284&lang=pt](https://sei.ba.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=2441&Itemid=284&lang=pt).
- Silva, F. P. da., Oliveira, F. P. de., Suassuna, L. A. S., Menezes, M. L. de., Lima, R. G. de B. O. & Silva, C. C. S. (2021). Riscos e vulnerabilidades dos trabalhadores motociclistas

- durante a pandemia da COVID-19 no Brasil. *Saúde Coletiva*, 11 (61), 4798–4807.  
<https://doi.org/10.36489/saudecoletiva.2021v11i61p4798-4807>.
- Silva, F. H. V. de C. e. & Alchieri, J. C. (2007). Avaliação psicológica da personalidade de condutores: uma revisão de literatura. *Psico-usf*, 12 (2), 189–196. DOI:  
<https://doi.org/10.1590/S1413-82712007000200007>.
- Silva, G. S., Mariot, M. D. M. & Riegel, F. (2020). Perfil dos atendimentos e dos condutores envolvidos em acidentes com motocicletas pelo serviço de atendimento móvel de urgência. *Rev Enferm UFPI*, 9, e9560. DOI:  
<https://pesquisa.bvsalud.org/portal/resource/pt/biblio-1370097>.
- Silva, A. A. D., Ströher, G. R., Teixeira, H. M., Cordeiro, M. V. G., Olandoski, M. & Von-Bahten, L. C. (2022). Impact of the COVID-19 pandemic on the epidemiology of traffic accidents: a cross-sectional study. *Revista do Colégio Brasileiro de Cirurgiões*, 49, e20223364. DOI: <https://pesquisa.bvsalud.org/global-literature-on-novel-coronavirus-2019-ncov/resource/pt/covidwho-2162687>.
- Simone, A. de. (2010). *Sobre um conceito integral de empatia: intercâmbios entre filosofia, psicanálise e neuropsicologia*. Tese de Doutorado, Instituto de Psicologia, Universidade de São Paulo. São Paulo: Brasil.
- Song, Y. & Shi, M. (2017). Associations between empathy and big five personality traits among Chinese undergraduate medical students. *Plos One*, 12 (2). DOI:  
[10.1371/journal.pone.0171665](https://doi.org/10.1371/journal.pone.0171665).
- Souza, Z. C., Cruz, M. R., & Wit, A. J. M. (2013). Psicologia do Trânsito, Psicologia do Tráfego e Mobilidade Urbana. In: Cruz, P. R. M. et al. (Eds.), *Manual de psicologia do trânsito*. São Paulo: Nila Press.
- Souza, Z. C., Cruz, M. R., & Wit, A. J. M. (2013). Riscos no trânsito: modelos, teorias e perspectivas. In: Cruz, P. R. M. et al. (Eds.), *Manual de psicologia do trânsito*. São Paulo: Nila Press.

- Souza, E. S. A. de. (2023). *A contribuição dos temas transversais no ensino fundamental: com foco na educação para o trânsito*. Trabalho de Conclusão de Curso, Graduação em Pedagogia, Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Natal: Brasil.
- Souza, C. Z. de., Cruz, R. M. & Wit, P. A. J. M. de. (2017). Diretrizes para o trabalho do psicólogo do trânsito no âmbito das políticas públicas. In R. M., Cruz, P. A. J. M. de, Wit. & C. Z. De, Souza. *Manual de psicologia do trânsito*. São Paulo: Nila Press.
- Thornton, B. (1984). Atribuição defensiva de responsabilidade: evidências de um viés motivacional baseado na excitação. *Journal of Personality and Social Psychology*, 46 (4), 721–734. DOI: <https://psycnet.apa.org/record/1984-23101-001>.
- Tillmann, W. & Hobbs, G. (1949). O motorista de automóvel propenso a acidentes; um estudo do contexto psiquiátrico e social. *O American Journal of Psychiatry*, 06, 321-331. DOI: <https://doi.org/10.1176/ajp.106.5.321>.
- Ulleberg, P. (2001). Personality subtypes of young drivers. Relationship to risk-taking preferences, accident involvement, and response to a traffic safety campaign. *Transportation Research Part F: Psychology and Behaviour*, 4 (4), 279-297. DOI: [https://doi.org/10.1016/S1369-8478\(01\)00029-8](https://doi.org/10.1016/S1369-8478(01)00029-8).
- Ulleberg, P. & Rundmo, T. (2003). Personality, Attitudes and Risk Perception as Predictors of Risky Driving Behaviour Among Young Drivers. *Safety Science*. 41 (5), 427-443. DOI: [https://doi.org/10.1016/S0925-7535\(01\)00077-7](https://doi.org/10.1016/S0925-7535(01)00077-7).
- Vasconcelos, T. C., Gouveia, V. V., Pimentel, C. E. & Pessoa, V. S. (2008). Condutas desviantes e traços de personalidade: testagem de um modelo causal. *Estudos De Psicologia (campinas)*, 25 (1), 55–65. <https://doi.org/10.1590/S0103-166X2008000100006>.

- Veiga, H. M. da S.; Pasquali, L.; Silva, I. A. (2009). Questionário do Comportamento do Motorista – QCM: adaptação e validação para a realidade brasileira. *Aval. Psicol.*, 8 (2). Porto Alegre: Brasil.
- Waiselfisz, J. J. (2014). *Os jovens do Brasil: Mapa da violência 2014*. Secretaria Nacional de Juventude. São Paulo: Juventude Viva. 1-190. DOI:  
[https://flacso.org.br/files/2020/03/Mapa2014\\_JovensBrasil.pdf](https://flacso.org.br/files/2020/03/Mapa2014_JovensBrasil.pdf).
- Wickens, C. M., Toplak, M. E. & Wiesenthal, D. L. (2008). Cognitive failures as predictors of driving errors, lapses, and violations. *Accid Anal Prev*, 40 (3):1223-33. DOI:  
<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0001457508000134>.
- Zanon, N. M. & Brisotto, L. de F. R. (2020). Comportamento de risco e a contribuição da Psicologia para a redução dos acidentes de trânsito: uma revisão de literatura. *Destaques Acadêmicos*, 12 (2), 23-41. DOI:  
<http://www.univates.br/revistas/index.php/destaques/article/view/1909/1671>.

## Apêndices

### *Termo De Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE)*



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA – UFBA**  
 Instituto de Psicologia – IPS  
*Programa de Pós-Graduação em Psicologia – PPGPSI*  
**MESTRADO ACADÊMICO**



#### TERMO DE CONSENTIMENTO INFORMADO LIVRE E ESCLARECIDO

Prezado participante,

Você está sendo convidado(a) a participar da pesquisa “Empatia e personalidade: uma análise do comportamento dos motoristas”, desenvolvida por Lidiane Bento Dourado Ribeiro, discente do Mestrado em Psicologia da Universidade Federal da Bahia, sob orientação da Professora Thatiana Helena de Lima. O objetivo central do estudo é analisar o comportamento de erros, lapsos e violações dos motoristas a partir das possíveis relações entre personalidade e empatia. O convite à sua participação se deve ao fato de você fazer parte dos seguintes critérios: ser condutor habilitado, do sexo feminino ou masculino, maior de 18 anos. Sua participação é voluntária, isto é, ela não é obrigatória, e você tem plena autonomia para decidir se quer ou não participar, bem como retirar sua participação a qualquer momento. Você não será penalizado de nenhuma maneira caso decida não consentir sua participação, ou desistir da mesma. Contudo, ela é muito importante para a execução da pesquisa. Serão garantidas a confidencialidade e a privacidade das informações por você prestadas. Qualquer dado que possa identificá-lo será omitido na divulgação dos resultados da pesquisa, não havendo risco direto ou indireto de sua identificação e o material será armazenado em local seguro. A qualquer momento, durante a pesquisa, ou posteriormente, você poderá solicitar do pesquisador informações sobre sua participação e/ou sobre a pesquisa, o que poderá ser feito através dos meios de contato explicitados neste Termo. Os instrumentos serão armazenados em armários com chave, mas somente terão acesso aos mesmos a pesquisadora e sua orientadora. Ao final da pesquisa, todo material será mantido em arquivo, na Rua Antônio Bastos de Miranda, nº 177, bairro Coopirecê, Irecê/BA, CEP: 44900-000, por pelo menos 5 anos, conforme Resolução 466/12. A sua participação consistirá em responder um questionário sociodemográfico, uma escala de personalidade para motoristas, um questionário do comportamento do motorista e uma escala de empatia. O tempo para responder os instrumentos é de aproximadamente quarenta minutos. O benefício (direto ou indireto) relacionado com a sua colaboração nesta pesquisa é o de contribuir com o conhecimento científico e intervenções sociais, uma vez que conhecendo o perfil dos motoristas da microrregião, torna-se possível propor medidas que visem a segurança e a qualidade de vida das pessoas nesse contexto de mobilidade. Considerando que toda pesquisa possui riscos potenciais, maiores ou menores, o presente estudo aponta como risco potencial a quebra de sigilo e exposição dos dados pessoais dos condutores. No entanto, com o intuito de minimizar este risco, os dados referentes à identificação dos sujeitos serão mantidos em sigilo, sendo apresentado ao final desta pesquisa dados gerais com base nas respostas dos participantes da microrregião e não dados individuais, considerando a Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD). No que se refere ao risco de constrangimento ao se expor durante a realização dos

questionários, será garantido um local reservado e a liberdade para não responder questões que julgar constrangedoras. Vale ressaltar que, em casos específicos, para atender complicações e danos decorrentes, direta ou indiretamente, desta pesquisa, o participante será encaminhado para atendimento psicológico na Clínica Escola de Psicologia, na Rua Rio Iguaçu, 397, Recanto das Árvores, Irecê/BA, sem ônus de qualquer espécie. Os resultados serão divulgados ao final da pesquisa, na dissertação do mestrado e publicação de artigo científico, podendo ser enviado relatório individual para os participantes que assim desejarem. Importante ressaltar que este termo é redigido em duas vias, sendo uma para o participante e outra para o pesquisador. Todas as páginas deverão ser rubricadas pelo participante da pesquisa e pelo pesquisador responsável, com ambas as assinaturas apostas na última página. Em caso de dúvida quanto à condução ética do estudo, entre em contato com o Comitê de Ética em Pesquisa do Instituto de Psicologia - CEPIPS. O Comitê de Ética é a instância que tem por objetivo defender os interesses dos participantes da pesquisa em sua integridade e dignidade e para contribuir no desenvolvimento da pesquisa dentro de padrões éticos. Dessa forma o comitê tem o papel de avaliar e monitorar o andamento do projeto de modo que a pesquisa respeite os princípios éticos de proteção aos direitos humanos, da dignidade, da autonomia, da não maleficência, da confidencialidade e da privacidade.

**Endereço do Comitê de Ética em Pesquisa para recurso ou reclamações do sujeito pesquisado:** Comitê de Ética em Pesquisa do Instituto de Psicologia (CEP/IPS) da UFBA. Rua Aristides Novis, Campus São Lázaro, 197, Federação, CEP 40.170-055, Salvador, Bahia, telefone (71)3283.6457, E-mail: [cepips@ufba.br](mailto:cepips@ufba.br). Se desejar, consulte ainda a Comissão Nacional de Ética em Pesquisa (Conep): Tel: (61) 3315-5878 / (61) 3315-5879. E-mail: [conep@saude.gov.br](mailto:conep@saude.gov.br).

---

Lidiane Bento Dourado Ribeiro

***Contato com a pesquisadora responsável:***

***Tel.: (74) 99923-8119/E-mail: [lidi.bento.ribeiro@gmail.com](mailto:lidi.bento.ribeiro@gmail.com)***

Irecê/BA, \_\_\_\_ de \_\_\_\_ de 2022.

Declaro que entendi os objetivos e condições de minha participação na pesquisa e concordo em participar.

---

(Assinatura do participante da pesquisa)

Nome do participante:



**Questionário Sociodemográfico**

**UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA – UFBA**  
 Instituto de Psicologia – IPS  
 Programa de Pós-Graduação em Psicologia – PPGPSI  
**MESTRADO ACADÊMICO**

**QUESTIONÁRIO SOCIODEMOGRÁFICO****DADOS PESSOAIS**

**1. Nome:** \_\_\_\_\_ **2. Idade:** \_\_\_\_\_

**3. Telefone:** \_\_\_\_\_ **4. Gênero:** ( ) M ( ) F ( ) Outro \_\_\_\_\_

**5. Profissão:** \_\_\_\_\_

**6. Escolaridade:**

- ( ) Ensino Fundamental Incompleto  
 ( ) Ensino Fundamental Completo  
 ( ) Ensino Médio Incompleto  
 ( ) Ensino Médio Completo  
 ( ) Ensino Superior Incompleto  
 ( ) Ensino Superior Completo  
 ( ) Pós-Graduação

**7. Estado civil:**

- ( ) Solteiro (a)  
 ( ) Casado (a)  
 ( ) Vive com companheiro (a)  
 ( ) Divorciado (a)  
 ( ) Viúvo (a)

**8. Cidade que reside atualmente:**

- ( ) América Dourada ( ) Barra do Mendes ( ) Barro Alto ( ) Cafarnaum ( ) Canarana ( ) Central  
 ( ) Gentio do Ouro ( ) Ibipeba ( ) Ibititá ( ) Ipupiara ( ) Irecê ( ) Itaguaçu da Bahia ( ) João Dourado  
 ( ) Jussara ( ) Lapão ( ) Mulungu do Morro ( ) Presidente Dutra ( ) São Gabriel ( ) Uibaí ( )  
 Xique- Xique.

**HISTÓRICO DE HABILITAÇÃO**

**9. Em que ano você tirou a 1ª Carteira Nacional de Habilitação (CNH)**

\_\_\_\_\_.

**10. Qual a sua categoria atual?** ( ) A ( ) B ( ) AB ( ) AD ( ) AE ( ) D ( ) E

( ) Com atividade remunerada na CNH.

( ) Sem atividade remunerada na CNH.

**11. Já se envolveu em algum acidente de trânsito?** ( ) Sim ( ) Não

**12. Em quantos?** ( ) 01 ( ) 02 ( ) 03 ( ) 04 ( ) 05 ( ) Mais de 05 ( ) Nenhum

**13. Em qual/quais condição/condições?**

( ) Pedestre ( ) Ciclista ( ) Motorista ( ) Motociclista ( ) Nenhum

**14. Em qual/quais tipo (s) de acidente (s)?**

( ) Colisão no mesmo sentido ou transversal ( ) Saída de pista ( ) Batida em objeto fixo

( ) Capotagem ( ) Colisão frontal ( ) Atropelamento ( ) Outro ( ) Nenhum

**15. Houve vítima fatal?** ( ) Sim ( ) Não

**SOBRE O TRÂNSITO**

**16. Como você avalia o trânsito da sua cidade?**

( ) Muito bom ( ) Bom ( ) Regular ( ) Ruim ( ) Muito ruim

**17. Que nota você dá para a estrutura viária da sua cidade, de 0 a 10?**

( ) 0 ( ) 1 ( ) 2 ( ) 3 ( ) 4 ( ) 5 ( ) 6 ( ) 7 ( ) 8 ( ) 9 ( ) 10

**18. Que nota você dá para os motoristas da sua cidade, de 0 a 10?**

( ) 0 ( ) 1 ( ) 2 ( ) 3 ( ) 4 ( ) 5 ( ) 6 ( ) 7 ( ) 8 ( ) 9 ( ) 10

**19. Que nota você dá para você enquanto motorista, de 0 a 10?**

( ) 0 ( ) 1 ( ) 2 ( ) 3 ( ) 4 ( ) 5 ( ) 6 ( ) 7 ( ) 8 ( ) 9 ( ) 10

**Questionário Do Comportamento do Motorista (QCM)**

**UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA– UFBA**  
 Instituto de Psicologia – IPS  
 Programa de Pós-Graduação em Psicologia – PPGPSI  
**MESTRADO ACADÊMICO**

**Questionário do Comportamento do Motorista (QCM)**

(Veiga, Pasquali &amp; Silva, 2009)

## Instruções:

Por favor, leia atentamente cada uma das frases e pense o quanto você se identifica com elas. A seguir, marque na tabela, no local apropriado, a sua resposta a cada item. Você tem a opção de marcar de “1” a “5”. Se você acha que a frase não o descreve nunca, marque “1”. Se você acha que a frase o descreve sempre, marque “5”. Se você considerar que a frase o descreve “às vezes”, marque “3”. Note que todos os valores da escala podem ser marcados. Não existem respostas certas ou erradas. É importante que as suas respostas sejam sinceras. Responda a todos os itens.

**1- Nunca    2- Raramente    3- Às vezes    4- Frequentemente    5- Sempre**

		1	2	3	4	5
1.	Ao sair com o carro à noite, esquece de ligar os faróis.					
2.	Julga erroneamente a superfície da pista e acaba derrapando.					
3.	Dirige, após ter bebido acima do limite legal de álcool permitido.					
4.	Planeja de forma inadequada o caminho a ser percorrido e por isso encontra um congestionamento que poderia ter sido evitado.					
5.	Percebe tardiamente que o veículo da frente reduziu a velocidade e tem que pisar bruscamente no freio para evitar a colisão.					
6.	Dirige muito perto do carro a sua frente como sinal de que ele deve dirigir mais rápido ou sair da faixa.					
7.	Ao se aproximar de um semáforo, acelera se ele fica amarelo.					
8.	Esquece de soltar o freio de mão quando sai com o carro.					
9.	Esquece de abaixar os faróis altos quando dirige à noite e é lembrado pelos outros motoristas que piscam os faróis ao passar por você.					
10.	Você esbarra no veículo parado quando vai estacionar.					
11.	Quando vai sair do estacionamento ou do posto de gasolina não obedece a placa <i>somente entrada</i> .					
12.	Não presta atenção no sinal de <i>dê preferência</i> e quase colide com o carro que vinha na preferencial.					
13.	Ao tentar ligar os faróis, você liga o limpador de vidros.					
14.	Conscientemente não pára diante da placa de “PARE”.					
15.	Fica impaciente com o motorista que dirige lentamente na faixa da esquerda e ultrapassa pela direita.					
16.	Ultrapassa quando existe uma linha contínua na faixa indicando que é proibido.					
17.	Propositalmente dirige de maneira errada desrespeitando os sinais de trânsito para pegar um atalho.					
18.	Cede a faixa da esquerda quando outro motorista quer passar por ela.					
19.	Julga erroneamente a superfície da pista e quando freia, o carro pára mais longe do que o esperado.					
20.	Não sabe exatamente onde estacionou o carro num grande estacionamento.					
21.	Dirigindo para o destino “A” você se dá conta que está no caminho do destino “B”, talvez porque o último seja o seu destino mais comum.					

		1	2	3	4	5
22.	Estaciona o carro em um lugar proibido para fazer uma entrega.					
23.	Propositalmente desrespeita o pedestre que está atravessando a faixa ou tentando atravessar.					
24.	Interpreta mal os sinais de trânsito e se perde.					
25.	Quando você está <i>trancado</i> atrás de um veículo que anda lentamente; impacientemente você ultrapassa de maneira arriscada.					
26.	Repentinamente nota um pedestre saindo de um ônibus a sua frente ou de um carro estacionado e quase o atropela.					
27.	À noite, esquece de abaixar os faróis altos ao se aproximar de uma área com boa iluminação.					
28.	Num cruzamento entra na contramão e rapidamente muda para a direção certa.					
29.	Muda para a marcha errada enquanto dirige.					
30.	Faz uma virada em “U” cruzando uma faixa contínua onde não é permitido retornar.					
31.	Perde o retorno numa pista de alta velocidade e tem que dar uma grande volta.					
32.	Esquece de ligar a seta ao retornar.					
33.	Tranca o carro com as chaves dentro.					
34.	Esquece de olhar o retrovisor antes de sair com o carro, mudar de faixa ou ultrapassar.					
35.	Nota que um carro está ultrapassando apenas quando ele está ao seu lado.					
36.	Esquece a marcha que está usando e tem que checar com a mão.					
37.	Estaciona num local proibido porque não consegue uma vaga.					
38.	Conscientemente não usa o cinto de segurança quando dirige.					
39.	Numa fila para pegar o retorno você presta tanta atenção na pista para a qual deseja ir que você quase bate no veículo da frente.					

**Escala de Empatia - Interpersonal Reactivity Index (IRI)**

**UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA – UFBA**  
 Instituto de Psicologia – IPS  
 Programa de Pós-Graduação em Psicologia – PPGPSI  
**MESTRADO ACADÊMICO**



**Escala de Empatia - Interpersonal Reactivity Index  
 (IRI)**

(Sampaio e cols., 2011)

**Instruções:**

As seguintes afirmações questionam seus sentimentos e pensamentos em uma variedade de situações. Para cada item, indique quanto você concorda ou discorda com a afirmação escolhendo sua posição na escala abaixo (**1- Discordo Totalmente; 2- Discordo Parcialmente; 3- Nem Discordo e nem Concordo; 4- Concordo Parcialmente; 5- Concordo Totalmente**). Quando você tiver decidido sua resposta marque um X no número apropriado ao lado da afirmação. Leia cada item com muito cuidado antes de responder. Responda o mais honesto possível.

1.	Habitualmente me envolvo emocionalmente com filmes e/ou livros.	1	2	3	4	5
2.	Sou neutro quando vejo filmes.	1	2	3	4	5
3.	Incomodo-me com as coisas ruins que acontecem aos outros.	1	2	3	4	5
4.	Tento compreender os argumentos dos outros.	1	2	3	4	5
5.	Sinto compaixão quando alguém é tratado injustamente.	1	2	3	4	5
6.	Quando vejo que se aproveitam de alguém, sinto necessidade de protegê-lo.	1	2	3	4	5
7.	Imagino como as pessoas se sentem quando eu as critico.	1	2	3	4	5
8.	Antes de tomar alguma decisão procuro avaliar todas as perspectivas.	1	2	3	4	5
9.	Tento compreender meus amigos imaginando como eles vêem as coisas.	1	2	3	4	5
10.	Fico comovido com os problemas dos outros.	1	2	3	4	5
11.	Preocupo-me com as pessoas que não têm uma boa qualidade de vida.	1	2	3	4	5
12.	Descrevo-me como uma pessoa de “coração mole” (muito sensível).	1	2	3	4	5
13.	Costumo fantasiar com coisas que poderiam me acontecer.	1	2	3	4	5
14.	Perco o controle quando vejo alguém que esteja precisando de muita ajuda.	1	2	3	4	5
15.	Depois de ver uma peça de teatro ou um filme sinto-me envolvido com seus personagens.	1	2	3	4	5
16.	Costumo me emocionar com as coisas que vejo acontecer aos outros.	1	2	3	4	5
17.	Fico apreensivo em situações emergenciais.	1	2	3	4	5
18.	Quando vejo uma história interessante, imagino como me sentiria se ela estivesse acontecendo comigo.	1	2	3	4	5
19.	Tendo a perder o controle durante emergências.	1	2	3	4	5
20.	Coloco-me no lugar do outro se eu me preocupo com ele.	1	2	3	4	5
21.	Escuto os argumentos dos outros, mesmo estando convicto de minha opinião.	1	2	3	4	5
22.	Fico tenso em situações de fortes emoções.	1	2	3	4	5
23.	Sinto-me indefeso numa situação emotiva.	1	2	3	4	5
24.	Sinto emoções de um personagem de filme como se fossem minhas próprias emoções.	1	2	3	4	5
25.	Tenho facilidade de assumir a posição de um personagem de filme.	1	2	3	4	5
26.	Habitualmente fico nervoso quando vejo pessoas feridas.	1	2	3	4	5

## Escala de Personalidade Para Motoristas (EPM)



UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA – UFBA  
 Instituto de Psicologia – IPS  
 Programa de Pós-Graduação em Psicologia – PPGPSI  
 MESTRADO ACADÊMICO



### Escala de Personalidade para Motoristas (EPM)

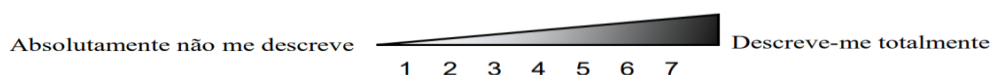
(Cuffa, 2016)

#### Instruções:

Nas próximas páginas você encontrará frases que descrevem sentimentos, opiniões e atitudes. Por favor, leia atentamente cada uma das frases e pense o quanto você se identifica com elas.

A seguir, marque na tabela, no local apropriado, a sua resposta a cada item. Você tem a opção de marcar de “1” a “7”. Se você acha que a frase absolutamente não o descreve adequadamente, marque “1”. Se você acha que a frase o descreve muito bem, marque o “7” na grade de respostas. Se você considerar que a frase o descreve “mais ou menos”, marque “4”. Considere que quanto mais você acha que a frase é apropriada para descrevê-lo, maior deve ser o valor a ser marcado na escala (respostas 5, 6 e 7); quanto menos você identificar-se com a descrição feita, menor será o valor a ser registrado na escala (respostas 1, 2 e 3). Note que todos os valores da escala podem ser marcados.

Não existem respostas certas ou erradas. É importante que as suas respostas sejam sinceras. Responda a todos os itens. Observe a figura abaixo:



		1	2	3	4	5	6	7
1.	Meus sentimentos mudam muito rápido.							
2.	Preocupo-me se minhas ações atingem outras pessoas.							
3.	Fico com a consciência pesada quando faço alguma coisa contra a lei, por menor que seja.							
4.	É muito difícil alguma coisa me deixar de mau humor.							
5.	Prefiro estabelecer uma rotina semanal das minhas tarefas e compromissos.							
6.	Mesmo diante de motoristas lentos, mantenho a calma.							
7.	Aborreço-me com facilidade.							
8.	Consigo manter o controle em uma situação estressante.							
9.	Deve ser empolgante ficar na beirada de um prédio alto e olhar para baixo.							
10.	Já fiz coisas pelas quais poderia ter sido preso.							
11.	Quando sei que vou dirigir, não bebo, mesmo que haja pouca fiscalização.							
12.	Procuo seguir as normas.							
13.	Perco a cabeça quando algo não sai como o planejado.							
14.	Eu penso nas coisas com cuidado antes de tomar uma decisão.							
15.	Eu faço coisas sem pensar.							
16.	Gosto de explorar uma cidade ou um bairro desconhecido, mesmo que isso signifique ficar perdido.							
17.	Seria empolgante dirigir um carro potente em alta velocidade em uma pista fechada.							
18.	Quando uma lei é desnecessária, decido não cumpri-la.							
19.	Muitas pessoas com as quais convivo acham que eu sou explosivo.							
20.	Perco a paciência rapidamente.							
21.	Fico entediado de fazer as mesmas coisas todos os dias.							
22.	Eu troco de interesses e passatempos com frequência.							
23.	Quando alguém não concorda comigo, irrita-me com facilidade.							
24.	Não gosto de dirigir em locais que conheço pouco.							
25.	Quando me provocam no trânsito consigo me manter calmo.							

		1	2	3	4	5	6	7
26.	Perco o interesse rapidamente quando tenho que assistir longas aulas/palestras.							
27.	Seria muito interessante viajar para um lugar completamente desconhecido.							
28.	Sigo as leis e normas sociais sem questioná-las.							
29.	Gostaria de experimentar uma droga ou remédio que provocasse uma sensação completamente nova.							
30.	É difícil me controlar quando estou irritado.							
31.	Mudo de humor com facilidade.							
32.	Respeito as autoridades.							
33.	Mesmo estressado, sou um motorista controlado.							
34.	Se for preciso para resolver um problema, posso fazer algumas infrações.							
35.	Quando vou aos parques de diversões, prefiro aos brinquedos com velocidade, que geram adrenalina.							
36.	Para ser uma pessoa decente, é preciso ficar sempre dentro da lei.							
37.	Não me importaria em pegar carona com uma pessoa desconhecida.							
38.	Quando estou aborrecido, acabo tomando decisões das quais me arrependo depois.							
39.	Eu tomo decisões rapidamente, sem pensar muito nas consequências.							
40.	Posso estar feliz em um momento, mas triste em outro sem ter motivos.							
41.	Fico irritado quando as coisas não saem como nos meus planos.							
42.	Pequenos problemas me deixam deprimido muito facilmente.							
43.	Mesmo quando estou aborrecido, penso bem antes de tomar decisões.							
44.	Gosto da adrenalina de dirigir em alta velocidade.							
45.	Mesmo se estiver de bom humor, basta que o trânsito fique lento para eu ficar muito aborrecido.							
46.	Costumo seguir as normas dos locais que frequento.							
47.	Apesar de estar irritado, penso antes de tomar uma decisão.							
48.	Um pequeno problema pode me deixar muito irritado.							
49.	Não gostaria de dirigir em alta velocidade, mesmo se fosse em uma pista de corrida.							
50.	Costumo questionar as autoridades.							

## *Parecer Consubstanciado do CEP*



**UFBA - INSTITUTO DE PSICOLOGIA (IPS)  
DA UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA**

### **PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP**

#### **DADOS DA EMENDA**

**Título da Pesquisa:** EMPATIA E PERSONALIDADE: UMA ANÁLISE DO COMPORTAMENTO DOS MOTORISTAS.

**Pesquisador:** LIDIANE BENTO DOURADO RIBEIRO

**Área Temática:**

**Versão:** 3

**CAAE:** 52704721.1.0000.5686

**Instituição Proponente:** Instituto de Psicologia - UFBA

**Patrocinador Principal:** Financiamento Próprio

#### **DADOS DO PARECER**

**Número do Parecer:** 5.731.771

#### **Apresentação do Projeto:**

O projeto intitulado “Empatia e personalidade: uma análise do comportamento dos motoristas” de autoria da pesquisadora Lidiane Bento Dourado Ribeiro, refere-se a uma emenda de uma pesquisa de mestrado com financiamento próprio. O projeto surge pelos seguintes questionamentos: existe alguma relação entre traços de personalidade, empatia e o comportamento dos motoristas? Estaria o comportamento de violação no trânsito e de falta de empatia associado a algum fator de personalidade? A emenda justificava-se para a solicitação de emenda diz respeito ao fato da quantidade de participantes apenas nas clínicas credenciadas ao DETRAN ser insuficiente, sendo necessário estender a coleta também para sujeitos habilitados que se voluntariam, configurando-se amostra por conveniência. Em virtude dessa alteração, torna-se desnecessária a inclusão das referidas perguntas no questionário sociodemográfico. Trata-se de uma pesquisa quantitativa, cujo os participantes da pesquisa será composto 200 sujeitos e coleta, incluindo amostragem não probabilística, por conveniência, de acordo com a disponibilidade e acesso aos participantes.

#### **Objetivo da Pesquisa:**

A presente pesquisa apresenta o seguinte objetivo geral: Analisar o comportamento de erros, lapsos e violações dos motoristas a partir das possíveis relações entre personalidade e empatia. E os presentes objetivos específicos: Identificar o perfil de personalidade predominante dos condutores habilitados; Mapear os comportamentos de erros, lapsos e violações desses motoristas; Verificar o nível de empatia desses sujeitos; Buscar possíveis diferenças entre sexo, idade, escolaridade, cidade que reside, tempo de habilitado e envolvimento em acidentes. Destacamos que o objetivo geral e os objetivos específicos apresentam a mesma redação em todos os documentos do protocolo de pesquisa.

#### **Avaliação dos Riscos e Benefícios:**

Foram apresentados explicitamente os riscos e benefícios envolvidos neste protocolo de pesquisa. Uma vez que os riscos previstos para esta nova etapa são os mesmos anteriores, não havendo necessidade de ampliar as medidas a fim de minimizá-los. Destaca-se que o presente estudo aponta como risco potencial a quebra de sigilo e exposição dos dados pessoais dos condutores. No entanto, com o intuito de minimizar este risco, os dados referentes à identificação dos sujeitos serão mantidos em sigilo, sendo apresentado ao final desta pesquisa dados gerais com base nas respostas dos participantes da microrregião e não dados individuais, considerando a Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD). Além disso, com relação ao risco de

cansaço ao responder os questionários, a aplicação deverá ser realizada enquanto os sujeitos aguardam o atendimento médico da respectiva clínica, com o intuito de otimizar o tempo na sala de espera. No que se refere ao risco de constrangimento ao se expor durante a realização dos questionários, será garantido um local reservado e a liberdade para não responder questões que julgar constrangedoras. Vale ressaltar que, em casos específicos, para atender complicações e danos decorrentes, direta ou indiretamente, desta pesquisa, o participante será encaminhado para atendimento psicológico na Clínica Escola de Psicologia, na Rua Rio Iguaçu, 397, Recanto das Árvores, Irecê/BA, sem ônus de qualquer espécie." E como benefícios a pesquisadora aponta que "O benefício (direto ou indireto) relacionado com a sua colaboração nesta pesquisa é o de contribuir com o conhecimento científico e intervenções sociais, uma vez que conhecendo o perfil dos motoristas da microrregião, torna-se possível propor medidas que visem a segurança e a qualidade de vida das pessoas nesse contexto de mobilidade" Assim, avalia-se que os riscos existentes neste tipo de pesquisa são baixos. Entende-se que os benefícios possíveis com a realização da pesquisa em termos sociais superam os riscos.

**Comentários e Considerações sobre a Pesquisa:**

A proposta apresenta tema relevante e original, com possibilidades de contribuições sociais, e/ou científicas. E está em conformidade com a Resolução CNS 466/2012. O método proposto está adequado à abordagem do objeto de estudo.

**Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:**

Foram apresentados os termos obrigatórios para o tipo de pesquisa e população participante. O TCLE está redigido sob a forma de convite, apresentando linguagem clara. Atende aos princípios da autonomia, beneficência, não maleficência, justiça, privacidade, sigilo e anonimato, bem como todas as informações relevantes ao processo de consentimento livre e esclarecido. Apresenta os termos "Termo de Consentimento Livre e Esclarecido; Termo de Compromisso do Pesquisador Responsável; Termo de Autorização Institucional; Termo de autorização da instituição coparticipante; Termo de confidencialidade; Termo de Concordância com o Desenvolvimento do Projeto de Pesquisa" conforme exigência para o tipo de pesquisa e participantes envolvidos.

**Recomendações:**

Não há recomendações.

**Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações:**

Não há.

**Considerações Finais a critério do CEP:**

Eventuais modificações ou emendas ao protocolo devem ser apresentadas ao CEP de forma clara e sucinta, identificando a parte do protocolo a ser modificada e suas justificativas. O/A pesquisador/a deverá apresentar relatório a este CEP após a conclusão da pesquisa. Solicitar modelo ao CEP quando de sua elaboração.

**Situação do Parecer:**

Aprovado

**Necessita Apreciação da CONEP:**

Não

SALVADOR, 31 de Outubro de 2022

---

**Assinado por:**  
**Mauro de Oliveira Magalhães**  
**(Coordenador(a))**