

**UNIVERSIDADE METODISTA DE SÃO PAULO**

FACULDADE DA SAÚDE

Programa de Pós-Graduação em Psicologia da Saúde.

**TRAÇOS DE PERSONALIDADE E ACIDENTES COM  
MOTOCICLISTAS NO CONTEXTO URBANO**

São Bernardo do Campo

2017

Daniel Luiz Romero

**TRAÇOS DE PERSONALIDADE E ACIDENTES COM  
MOTOCICLISTAS NO CONTEXTO URBANO**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Psicologia da Saúde, da Escola de Ciências Médicas e da Saúde da Universidade Metodista de São Paulo - UMESP.

Orientador: Prof. Dr. Antonio de Pádua Serafim

São Bernardo do Campo

2017

## FICHA CATALOGRÁFICA

R664t	<p>Romero, Daniel Luiz</p> <p>Traços de personalidade e acidentes com motociclistas no contexto urbano / Daniel Luiz Romero. 2017. 66 f.</p> <p>Dissertação (Mestrado em Psicologia da Saúde) –Escola de Ciências Médicas e da Saúde da Universidade Metodista de São Paulo, São Bernardo do Campo, 2017. Orientação de: Antonio de Pádua Serafim.</p> <p>1. Personalidade 2. Inventário de temperamento e caráter 3. Motociclista 4. Acidentes de trânsito I. Título</p> <p>CDD 157.9</p>
-------	--

## Sumário

Lista de Tabelas .....	6
Resumo .....	8
Abstract.....	10
1. Introdução.....	12
1.1. Panorama dos acidentes com motocicletas na atualidade.....	12
1.2. Personalidade .....	14
1.2.1. Temperamento.....	16
1.2.2. Fatores de Temperamento .....	16
1.2.3. Caráter .....	19
1.2.4. Fatores de Caráter.....	19
1.3. Justificativa do estudo.....	22
2. Objetivos .....	23
2.1. Hipóteses.....	23
3. Método .....	24
3.1. Participantes.....	24
3.2. Critérios de Inclusão .....	24
3.3. Critérios de Exclusão .....	24
3.4. Instrumentos.....	24
3.5. Procedimentos.....	26
3.6. Aspectos Éticos.....	27
4. Análise estatística .....	28
5. Resultados.....	29
5.1. Características Sociodemográficas.....	29
5.2. Características da Personalidade .....	33

6. Discussão .....	45
7. Conclusão .....	50
8. Referências .....	51
Anexo – 1 .....	54
Apêndice – 1 .....	66
Apêndice – 2 .....	67

## Lista de Tabelas

Tabela 1: Descritores de indivíduos com pontuação alta e baixa nos quatro fatores de temperamento e três de caráter. Adaptado de Svrakic e Clonninger (2005). .....	21
Tabela 2: Características sociodemográficas da amostra de 153 motociclistas em relação às variáveis de idade, tempo de habilitação, tempo de prática, Quilometragem rodada por dia e número de acidentes sofridos. ....	29
Tabela 3: Características sociodemográficas da amostra de 153 motociclistas em relação às variáveis: sexo, escolaridade e estado civil .....	30
Tabela 4: Características sociodemográficas da amostra de 153 motociclistas em relação às variáveis: curso de direção defensiva, uso da motocicleta, motivos dos acidentes e consequências dos acidentes para a saúde .....	31
Tabela 5: Comparação entre os grupos relacionados às características do uso da motocicleta	32
Tabela 6: Comparação da média dos grupos quanto ao uso da motocicleta e à quilometragem rodada por dia .....	32
Tabela 7: Comparação da média dos grupos quanto ao uso da motocicleta e ao número de acidentes sofridos .....	33
Tabela 8: Resultado dos 153 motociclistas submetidos ao ITC, comparado à média esperada para a população .....	33
Tabela 9: Coeficiente de correlação de Pearson entre as variáveis estudadas nos 153 Motociclistas.....	35
Tabela 10: Comparação dos grupos Baixa Busca de Novidade (Baixa BN) e Alta Busca de Novidade (Alta BN) com as variáveis: Idade, Sexo, Motivos dos acidentes e Consequências dos acidentes para a saúde .....	38
Tabela 11: Comparação dos grupos Baixa Esquiva ao Dano (Baixa ED) e Alta Esquiva ao Dano (Alta ED) com as variáveis Idade: Sexo, Motivos dos acidentes e Consequências dos acidentes para a saúde.....	40

Tabela 12: Comparação dos grupos Baixa Busca de Novidade, Alta Busca de Novidade, Baixa Esquiva ao Dano e Alta Esquiva ao Dano com as características do uso da motocicleta.....	41
Tabela 13: Resultados da regressão linear entre Busca de Novidade, Esquiva ao Dano e a variação do número de acidentes.....	42
Tabela 14: Resultado dos estudos descritivos populacionais com indivíduos supostamente saudáveis que utilizaram o modelo de personalidade de Cloninger.....	44

## Resumo

A morbimortalidade, ocasionada por acidentes de trânsito envolvendo motociclistas vem ganhando destaque no cenário mundial. Atribui-se isso a diversos aspectos, como por exemplo, a adoção de comportamentos de risco, a falta de atenção, exacerbada confiança, além da atração dos motociclistas pelo risco, bem como, no que tange os aspectos relacionados à personalidade. O presente estudo teve como objetivo avaliar a associação entre características da personalidade (fatores de temperamento e caráter) e risco de acidentes de motocicletas. Participaram deste estudo 153 motociclistas de 18 a 60 anos de idade, ambos os gêneros, vários níveis de escolaridade e que utilizam a motocicleta em suas atividades. Foi verificada a frequência quanto ao gênero, a média de idade, nível de escolaridade, estado civil, conhecimento do curso de direção defensiva, bem como se fez o curso, qual o uso da motocicleta (profissional, deslocamento diário e lazer) tempo de habilitação, tempo de prática quilometragem rodada por dia, número de acidentes, motivos dos acidentes sofridos e consequências dos acidentes para a saúde, além dos fatores de da personalidade por meio do Inventário de Temperamento e Caráter de Cloniger (ITC). Os resultados mostram maior prevalência de homens (75,8%) e que os principais motivos dos acidentes tem relação com atitudes como transitar em alta velocidade, desrespeitar as leis de trânsito, imprudência, além de condições ruins das vias que proporcionaram 43,8% dos acidentes. Quanto às consequências dos acidentes para a saúde dos motociclistas, 43,1% sofreram algum tipo de fratura, 78,4% tiveram escoriações leves, 75,8% utilizam a motocicleta para deslocamentos diários e apenas 37,3% da amostra fez cursos de direção defensiva. Quanto às características da personalidade, pode-se apontar para a adoção de um comportamento de risco associado à elevada pontuação no fator Busca de Novidade (BN), bem como baixa pontuação no fator Esquiva ao Dano (ED) quando comparados com a média esperada para a população (BN = 20,29; P = 0,001 e ED = 14,96; P = 0,006). Essas características de personalidade denotam traços de impulsividade, excesso de confiança em situações de perigo, além de um otimismo pouco realista diante de consequências potencialmente severas. Observou-se neste estudo que quanto maior é a quilometragem rodada por dia, maior é o número de acidentes entre os motociclistas desta amostra, bem como que há significativa diferença entre as médias de quilometragem rodada por quem faz uso profissional da motocicleta e quem não faz, ou seja, motoboys e não motoboys. Este grupo também apresenta reduzida pontuação no fator de temperamento Esquiva ao Dano, bem como forte tendência ao aumento da pontuação no fator

Busca de Novidade. Sendo assim, as características temperamentais somadas ao tempo de exposição corroboram para que os motoboys tenham maior probabilidade de sofrer acidentes.

Palavras-chave: Personalidade, Inventário de Temperamento e Caráter, Motociclista, Acidentes de trânsito.

## **Abstract**

The morbimortality caused by accidents involving transit riders has been gaining prominence on the world scene. It is attributed this to various aspects, as for example, the adoption of risk behaviors, lack of attention, exacerbated confidence, in addition to the attraction of motorcyclists by risk and in terms of the aspects related to personality. The objective of this study was to evaluate the association between personality characteristics (factors of temperament and character) and risk of accidents of motorcycles. The sample in this study was 153 riders from 18 to 60 years of age, both genders, different levels of education and who use the motorcycle in its activities. It was verified the frequency regarding gender, age, level of education, marital status, knowledge of the course of defensive driving, as well as did the course, where the use of a motorcycle (professional, daily travel and leisure) time of empowerment, practice time round mileage per day, number of accidents, reasons of accidents and consequences of accidents to health and the factors of the personality through the inventory of temperament and character of Cloniger (TCI). The results show a higher prevalence of males (75.8%) and that the main reasons of accidents has a relationship with attitudes such as traveling at high speed, breaking traffic laws, recklessness, and bad conditions of roads that have provided 43.8% of accidents. As to the consequences of accidents to the health of motorcyclists, 43.1% suffered some type of fracture, 78.4% had light bruises, 75.8% using the motorbike for daily shifts and only 37.3% of the sample did courses in defensive driving. As for the characteristics of the personality, you can point to the adoption of a risk behavior associated with high scores in the factor search of Novelty Seeking (NS), as well as low score in factor Harm Avoidance (HA) when compared with the expected average for the population (NS = 20.29,  $P = 0.001$  and HA = 14.96,  $P = 0.006$ ). These personality traits show traits of impulsivity, excessive confidence in situations of danger and optimism unrealistic in the face of potentially severe. It was observed in this study that the greater the distance round per day, the greater the number of accidents among motorcyclists in this sample, as well as that there is a significant difference between the averages of mileage round by those who make professional use of motorcycle and who doesn't, Motoboy and not Motoboy. This group also presents reduced scores in the factor of temperament Harm Avoidance, as well as a strong tendency to increase the score on a factor for Novelty Seeking. Thus, the temperamental characteristics in addition to the time of exposure corroborate so that motoboys are more likely to suffer accidents.

Keywords: Personality, Temperament and Character Inventory, motorcyclist, traffic accidents.

## **1. Introdução**

### **1.1. Panorama dos acidentes com motocicletas na atualidade**

Segundo o relatório anual Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres [DPVAT] (2014), o Brasil tem o quinto maior índice de acidentes de trânsito do mundo e em 2014 foram pagas 580.063 indenizações entre morte, invalidez e despesas de assistência médica suplementar (DAMS) decorrentes de acidentes envolvendo motociclistas.

O número de acidentes de trânsito envolvendo motociclistas é considerado um problema de saúde pública por gerar um alto número de vítimas fatais e com lesões graves, o que corrobora o aumento dos custos com internações e tratamentos dos mais variados, representando assim, um impacto econômico significativo no Sistema Único de Saúde – SUS (Mello & Koizumi, 2004). De acordo com Reichenheim, Souza e Moraes (2011), a mortalidade e os acidentes com vítimas lesionadas gravemente tornam-se um problema de saúde pública tanto pela exposição e vulnerabilidade do motociclista e do grupo, quanto pela intensidade do uso da motocicleta e a forma como ela é conduzida.

Estudo realizado pela Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares [ABRACICLO] (2013) associou o crescente número de acidentes às dificuldades de mobilidade urbana nas grandes cidades e ao crescimento da frota de motocicletas no país ocasionado pela melhora das condições econômicas, que por consequência possibilitou maior acesso da população aos bens de consumo. De acordo com Waiselfisz (2013), esse forte crescimento na frota de motocicletas poderia até ser motivo de comemoração para alguns setores, não fosse a consequência catastrófica devido ao crescimento exponencial da mortalidade nos acidentes. O autor mostra que de 1996 a 2011 a taxa de óbito de motociclistas subiu progressivamente até atingir a marca de 742,5%.

Outro estudo aponta ainda para a vulnerabilidade da motocicleta em relação aos outros veículos, ou seja, o motociclista fica totalmente exposto e vulnerável quando comparado com motoristas de carros, vans, ônibus e caminhões. Os autores também correlacionam o crescimento da frota de motocicletas com o aumento significativo dos acidentes, colocando o motociclista em primeiro lugar entre as vítimas (Santos, Moura, Nunes, Leal e Teles, 2008).

Segundo Silva, Andrade, Soares e Mathias (2010), a utilização da motocicleta vem se intensificando por ser uma alternativa vantajosa. A motocicleta tornou-se um instrumento de trabalho para alguns profissionais, como os motoboys e mototaxistas, além de ser

incrementada como alternativa no uso cotidiano para deslocamento nas grandes cidades por conta da facilidade de estacionamento, pela agilidade e possibilidade de trafegar nos corredores e o baixo custo com manutenção.

Como consequência disso, os hospitais da rede de atendimento do SUS vêm sofrendo significativa piora na qualidade do atendimento em todos os níveis de atenção por receberem diariamente numerosas vítimas de acidentes de trânsito envolvendo motocicletas com altos níveis de gravidade e prioridade no atendimento (ABRACICLO, 2013).

Segundo Law, Noland e Evans (2009), a morbimortalidade e a incidência de doenças ocasionadas por acidentes de trânsito envolvendo motociclistas tem se tornado relevante dado aos fatores multicausais. Os principais fatores associados aos acidentes englobam a falta de atenção do condutor, manutenção precária da motocicleta, atitudes imprudentes do motociclista e de outros, desrespeito as leis de trânsito, condições precárias das vias, entre outros. No Brasil, pesquisas que investigam e analisam fatores associados aos acidentes e mortalidade de motociclistas são escassas (Oliveira e Souza, 2012).

De acordo com Queiros e Oliveira (2003), a motocicleta representa a possibilidade de liberdade, de vivenciar aventuras, encarar desafios e vivenciar fortes emoções. Relaciona-se a motocicleta ao ato de transgressão às leis e ao fato de se colocar em situação de risco em uma busca pelo prazer de viver perigosamente.

Pordeus et al a (2010), notificaram que o excesso de velocidade, a falta de atenção e a transgressão da lei, constituem-se como as principais causas dos acidentes, segundo a percepção dos motociclistas pesquisados, sendo em sua maioria jovens do sexo masculino e utilizavam a motocicleta como transporte para deslocamento ao trabalho, lazer, esporte ou até mesmo como instrumento de trabalho.

De acordo com Silva e Alchieri (2007), milhões de brasileiros são avaliados psicologicamente quando dão início ao processo de obtenção da carteira de motorista, porém, pesquisas realizadas acerca das características psicológicas desses condutores não apresentam dados conclusivos e revelam-se restritas quanto às generalizações.

Por outro lado, Viecili (2003) destaca a importância de considerar aspectos relacionados à cultura e a personalidade das pessoas quando diante de um fenômeno no trânsito, tomam uma determinada atitude. O autor destaca ainda a importância do bem estar psíquico e biológico, bem como o conhecimento das leis e do trânsito para que se possa dirigir qualquer veículo.

## 1.2. Personalidade

Lawrence e Oliver (2008) definem personalidade como as características da pessoa que explicam padrões consistentes de comportamentos, pensamentos e sentimentos. Para esses autores, o maior interesse nas características da personalidade perpassa pela forma como o comportamento, os pensamentos e os sentimentos interagem no sujeito, tornando-o singular.

A personalidade pode ser entendida como um conjunto de características do sujeito que atribui a ele um determinado padrão de relacionamento idiossincrático. É ao mesmo tempo previsível e flexível, garantindo assim um melhor ajustamento ao ambiente. Tais características são obtidas por meio da interação entre as estruturas naturais (herança genética) e a experiência social, definindo assim, a forma como cada sujeito processa, retém e responde as informações e aos estímulos externos (Tavares, 2006).

Apesar dos traços de personalidade se expressar pela exteriorização do comportamento, é no íntimo do sujeito, no que está por trás de seu comportamento que se encontra a gênese da personalidade. Trata-se de uma organização interna resultante da percepção idiossincrática de si mesmo e do meio ambiente (Svrakic & Cloninger, 2005).

De acordo com o modelo biopsicossocial, a personalidade é vista como resultado da interação dinâmica entre dois elementos complementares: o temperamento que é hereditário e biológico, concebido como o componente constitucional, que define um modo habitual de expressão afetiva e de reatividade, e o caráter, constituído de atributos adquiridos por meio do aprendizado simbólico, da experiência e das vivências ambientais, reunindo características da autopercepção, percepção do outro e percepção do meio (Cloninger, Svrakic & Przybeck, 1993).

Cloninger desenvolveu uma teoria que visa à integração de aspectos biológicos e psicológicos da personalidade propondo uma abordagem bidimensional. E dessa forma, estruturou o Inventário de Temperamento e Caráter (ITC) que investiga quatro traços de temperamento (busca de novidade, esquiva ao dano, dependência de gratificação e persistência) e três traços de caráter (autodirecionamento, cooperatividade e autotranscendência). Essa abordagem propõe avaliar a relação entre os traços de temperamento e de caráter na constituição da personalidade do sujeito (Serafim, Barros, Castellana & Gorenstein, 2014).

O temperamento é definido em termos de comportamentos que refletem diferenças individuais no aprendizado de hábitos por meio de recompensa e punição, são fatores herdados que impulsionam o aprendizado, regulando o que é percebido. Já o caráter é

definido em termos de objetivos e valores ou “o que intencionalmente fazemos de nós mesmos”, modificando o significado do que foi percebido. Tanto a percepção quanto o significado das experiências vividas pelo sujeito perpassam pelas duas dimensões, temperamento e caráter. É na interação entre essas duas dimensões que se definirá a personalidade e por consequência, o comportamento (Cloninger *et al.*, 1993; Svrakic & Cloninger, 2005; Svrakic, et al, 2002).

Este modelo trata o desenvolvimento da personalidade como um processo epigenético interativo. Ou seja, a expressão da personalidade é parcialmente afetada por influências do ambiente, pois os fatores de temperamento (busca de novidades, esquiva de dano, dependência de gratificação e persistência), que são hereditários, motivam e influenciam o desenvolvimento dos fatores de caráter (autodirecionamento, cooperatividade e auto-transcendência) que por sua vez abarcam traços moldados ao longo desenvolvimento do sujeito, traços estes resultantes das diversas experiências de aprendizagem propiciadas por diferentes influências do ambiente (Svrakic, 1993).

Desse modo, a personalidade pode ser entendida como o resultado do processo dinâmico e contínuo de conciliar características individuais ao ambiente e dependendo de fatores culturais, genéticos e ambientais, alguns padrões serão mais adaptativos do que outros, sendo assim, a forma como o sujeito tenta acomodar as exigências da vida e reduzir a ansiedade, a dor e as ameaça à autoestima são aspectos importantes na avaliação da personalidade (Cloninger, 1987).

O ITC se caracteriza como um processo de avaliação que identifica o perfil do traço de personalidade, correlacionando sua elevação o redução a diferentes transtornos de personalidade. Por exemplo, diminuída Dependência de Gratificação pode correlacionar-se com os transtornos do Cluster A (distantes), aumento da Busca de Novidade ao Cluster B (impulsivos), aumento da Esquiva ao Dano ao Cluster C (evitativos), aumento da Persistência correlaciona-se com traços obsessivos – compulsivos e aumento na Dependência de Gratificação e Cooperatividade correlacionam-se a personalidade dependente (Svrakic, *et al.*, 2002).

Já sujeitos com diminuição do Autodirecionamento apresentam características de pessoas que não assumem responsabilidades, por outro lado, esse traço aumentado pode indicar também algum transtorno de personalidade, pois se caracterizam como sujeitos excessivamente autocentrados, pouco cooperativos, pouco empáticos e socialmente intolerantes, embora se identifiquem como autônomos e responsáveis pelos seus atos.

Menores índices no fator Cooperatividade indicam sujeitos caracterizados como pouco participantes da vida em sociedade (Svrakic et al, 1993).

Ressalta-se que os fatores de caráter permitem avaliar o quanto adaptado estão as características temperamentais (genéticas) do sujeito, sendo assim, perfis com temperamento incomum podem desenvolver ou não transtornos de personalidade, dependendo da constituição do caráter (Svrakic *et al.*, 1993).

### **1.2.1. Temperamento**

O temperamento é caracterizado por traços de determinação genética e sua expressão é parcialmente afetada pelo ambiente, ou seja, é inato, pouco modificável, tem determinação biológica, relaciona-se com afetos positivos, negativos e a impulsividade e engloba expressões afetivas (Serafim, 2012).

Entende-se como sendo a essência emocional da personalidade, organiza-se em torno de memórias inconscientes que associam percepções e afetos, ou seja, tem relação com o aprendizado afetivo (Cloninger *et al.*, 1993; Svraikic, Przybeck, Whitehead & Cloninger, 1999).

### **1.2.2. Fatores de Temperamento**

São quatro fatores de temperamento: busca de novidade, esquivas ao dano, dependência de gratificação e persistência.

#### **Busca de Novidade – BN**

Caracteriza-se por uma tendência à atividade exploratória e esquivas ativas às prováveis punições e à monotonia, além de estar relacionado à tomada de decisões impulsivas e comportamento extravagante. Está relacionado aos circuitos cerebrais responsáveis pela ativação do comportamento por estímulos novos e tem como principal neurotransmissor a dopamina (Svrakic *et al.*, 1999)

Os indivíduos com alta pontuação em busca de novidade apresentam-se como irracionais, irritadiços, curiosos, suscetíveis ao tédio, impulsivos, extravagantes e desordenados. As vantagens desta dimensão é que são pessoas que adotam uma atitude de entusiasmo ante os estímulos novos e não familiares. As desvantagens principais caracterizam-se por pessoas que caem no tédio facilmente, são impulsivos, podem apresentar episódios de raiva, e inconstância nas relações (Svrakic e Cloninger, 2005).

As pessoas com baixa busca de novidade são pessoas tranquilas, reflexivas, conformadas, moderadas, reservadas, tolerantes a monotonia e ordenadas. Sua forma reflexiva de ser, resiliente, esforçada e meticulosa pode ser uma vantagem em determinadas situações. As desvantagens se relacionam com a tolerância para a monotonia e a falta de entusiasmo que pode levar a realização de atividades rotineiras de forma prosaica, com pouca coragem para mudar o status quo (Svrakic e Cloninger, 2005).

### **Esquiva ao Dano – ED**

Caracteriza-se por inibição de comportamento diante de sinais de punição, frustração, novidade e ausência de recompensa, apresentação de preocupação pessimista, inibição social, medo do incerto e do desconhecido, além de evitação passiva dos problemas. Associa-se ao circuito cerebral responsável pela inibição do comportamento e tem como principal neurotransmissor a serotonina e o ácido gama aminobutírico (Svrakic *et al.*, 1999).

Os indivíduos com pontuações elevadas em esquiva ao dano adquirem facilmente respostas condicionadas de evitação a estímulos aversivos, possuem um nível de vigilância e uma adaptação reduzida em condições que implicam um perigo potencial. As vantagens de pessoas com pontuação alta no traço esquiva ao dano é que são pacificadoras cautelosas e cuidadosas quando há possibilidade de algum perigo. As desvantagens aparecem quando o perigo é improvável, gerando inibição mal adaptativa e ansiedade (Svrakic e Cloninger, 2005).

Já os indivíduos com baixa pontuação em esquiva ao dano são despreocupadas, valentes, enérgicas e otimistas, incluindo essas características em situações que gerariam preocupações em muitas pessoas. As vantagens das pessoas com baixa pontuação em esquiva ao dano é que se sentem confiantes em situações de perigo e incertezas, são otimistas, enérgicos e apresentando pouco mal estar emocional. As desvantagens se relacionam com uma falta de resposta diante ao perigo, apresentando um otimismo pouco realista diante de consequências potencialmente severas ou quando o perigo é provável (Svrakic e Cloninger, 2005).

### **Dependência de gratificação**

Caracteriza-se por ser um traço que denota sensibilidade social, sentimentalismo e dependência de aprovação de outros, apresenta tendência a responder de forma intensa aos sinais de recompensa, mantendo comportamentos associados à gratificação, ausência e alívio

de punição. Associa-se ao circuito cerebral de manutenção de comportamento e tem como principais neurotransmissores a noradrenalina e a serotonina (Svrakic *et al.*, 1999).

Os indivíduos com elevada pontuação em dependência de gratificação são sensíveis, dependentes, carinhosas, dedicadas e sociáveis. Uma das vantagens é a sensibilidade aos sinais sociais, o que facilita relações sociais afetivas e um cuidado genuíno com os outros. As desvantagens têm relação com a tendência ao fácil sugestionamento pelos outros, que podem chegar à perda de objetividade, pois há excessiva dependência social (Svrakic e Cloninger, 2005).

Os indivíduos com baixa pontuação caracterizam-se pela praticidade, insensibilidade social, frieza e indiferença à sociedade. As vantagens de pessoas com baixa pontuação é que são muito independentes, e podem manter sua objetividade, pois não possuem a necessidade de se compadecer pelos demais. As desvantagens se relacionam à presença de desapego, indiferença e frieza em situações sociais (Svrakic e Cloninger, 2005).

### **Persistência**

Caracteriza-se pela resistência do indivíduo a interromper um determinado comportamento, mesmo que exista possibilidade de ausência de recompensa ou frustração. Associa-se ao circuito cerebral de manutenção de comportamento e tem como principais neurotransmissores a serotonina e o glutamato (Svrakic *et al.*, 1999).

Os indivíduos com alta pontuação no fator persistência caracterizam-se por serem ambiciosas, perfeccionistas, perseverantes e apresentam um elevado nível de determinação. São pessoas que intensificam seus esforços em determinada atividade e percebem a fadiga e a frustração como um desafio pessoal. A alta pontuação no fator persistência resulta em um comportamento adaptativo quando o reforço é intermitente (ora ocorre, ora não), mas as contingências permanecem estáveis (estímulo antecedente discriminativo + comportamento permanece igual, consequência pode ser diferente – reforçadora ou não). Apesar disso, quando as contingências mudam rapidamente, a persistência resulta pouco adaptativa (Svrakic e Cloninger, 2005).

Os sujeitos com baixa pontuação no fator persistência são indolentes, inativos, instáveis e erráticos e tendem a renunciar perante a frustração, raramente se esforçam para altas conquistas e manifestam baixos níveis de persistência quando em resposta ao reforço intermitente. A baixa pontuação é uma estratégia adaptativa quando as contingências de reforço mudam rapidamente e podem ser pouco adaptativas quando os reforços são menos frequentes, mas ocorrem em longo prazo (Svrakic e Cloninger, 2005).

### 1.2.3. Caráter

Caracteriza-se por traços moldados ao longo do desenvolvimento, é resultante das experiências de aprendizagem propiciadas por diferentes influências ambientais e adquire-se através da relação com o ambiente. Ou seja, é definido com o tempo, expressa as relações consigo e com os outros, possui manifestação tardia por não ser de ordem genética, é biograficamente determinado e influenciado pela relação com o meio e conseqüentemente com menor rigidez (Serafim, 2012).

O caráter é definido como a característica central da personalidade, refere-se à mente, está relacionado ao sistema de memória conceitual e implica nas diferenças individuais referentes ao autoconceito, e aos objetivos e valores individuais. Significa dizer que é o que a pessoa faz intencionalmente, é racional e volitivo. Diferente do temperamento que inclui funções básicas como ira e medo, o caráter implica em emoções secundárias como paciência, determinação, empatia, e em indivíduos maduros, luta, amor e esperança. Para tanto, a dimensão do caráter inclui funções cognitivas superiores, como razão, interpretação simbólica e abstração. A interação dessas funções com as funções do temperamento dá lugar ao desenvolvimento de conceitos realistas e maduros de si mesmo e do meio (Svrakic e Cloninger, 2005).

O caráter, por meio da aprendizagem, tem como finalidade garantir uma boa adaptação ao meio propiciando ao indivíduo autonomia através da dimensão autodirecionamento, possibilidade de fazer parte da sociedade por meio da dimensão cooperatividade e como parte integrante do universo pela dimensão autotranscendência (Cloninger *et al.*, 1993; Svraikic e Cloninger, 2005).

### 1.2.4. Fatores de Caráter

#### **Autodirecionamento**

Esse fator do caráter quantifica os ideais e as concepções que uma pessoa tem em relação a si mesmo. Caracteriza-se pela identificação de si como um indivíduo autônomo e consciente, responsável por suas ações, é uma pessoa capaz de controlar, regular e adaptar seu comportamento a situações vivenciadas ao longo da vida de acordo com seus valores e metas pessoais (Cloninger *et al.*, 1993).

Indivíduos com alta pontuação nesse fator caracterizam-se por apresentarem autosuficiência, segurança e responsabilidade. Essa condição traz a vantagem de serem efetivos e realistas, adaptando seu comportamento em função de objetivos e escolhas pessoais. Já os indivíduos com baixa pontuação apresentam incapacidade de estabelecer

objetivos e prosseguir, insegurança, ineficácia, reatividade, irresponsabilidade além de manifestar um comportamento pouco realista (Svrakic e Cloninger, 2005).

### **Cooperatividade**

Esse traço avalia como as pessoas aceitam e toleram as outras que possuem comportamentos e opiniões diferentes, como consideram os sentimentos dos outros através da empatia e descreve pessoas que gostam de ajudar ou tirar proveito do outro, ou seja, avalia a tolerância e a abertura que o indivíduo possui, bem como em que medida ele consegue identificar-se como parte integrante da sociedade (Cloninger *et al.*, 1993).

Indivíduos com alta pontuação são pessoas tolerantes, empáticas, afetuosas e conceituam-se como parte integrante de uma sociedade. Por conta disso levam certa vantagem nos trabalhos em equipe e na participação de grupos sociais. Já indivíduos com baixa pontuação tendem a pouco considerar os sentimentos dos outros, são vingativos, oportunistas, egoístas, insensíveis, demasiadamente críticos e intolerantes (Svrakic e Cloninger, 2005). Segundo Cloninger *et al.* (1993), todas as categorias de transtornos de personalidade estão associadas à baixa pontuação em cooperatividade.

### **Auto-transcendência**

Esse fator da dimensão do caráter está associado à capacidade do indivíduo em meditar, refletir e identificar-se como parte integrante do universo como um todo (Cloninger *et al.*, 1993).

Indivíduos com alta pontuação são tidos como espiritualizados, humildes e ausentes de pretensões. São características vantajosas diante de situações que envolvem dor, sofrimento e morte, que são eventos inevitáveis no decorrer da vida e mais evidente com o envelhecimento. Pode trazer desvantagem nas sociedades ocidentais onde todo esse enquadre pode sofrer grande influência por conta da necessidade ou não de adquirir e acumular poder e riqueza (Svrakic e Cloninger, 2005).

Indivíduos com baixa pontuação caracterizam-se por serem objetivos, materialistas, pretensiosos, controladores e pragmáticos. Essas características adaptam-se bem em sociedades ocidentais devido à objetividade racional, mas podem apresentar grandes dificuldades para aceitar perdas materiais ou pessoais, o sofrimento e a morte, levando-os a problemas de adaptação e falta de serenidade principalmente durante o processo de envelhecimento (Svrakic e Cloninger, 2005).

A tabela 1 expressa em detalhes os descritores de indivíduos com pontuação alta e baixa nos quatro fatores de temperamento e três de caráter conforme Svrakic e Cloninger (2005).

Tabela 1: Descritores de indivíduos com pontuação alta e baixa nos quatro fatores de temperamento e três de caráter. Adaptado de Svrakic e Cloninger (2005).

Fatores	Alto	Baixo
Busca de Novidade	Explorador	Reservado
	Impulsivo	Reflexivo
	Extravagante	Prudente
	Irritado	Estóico
Esquiva ao Dano	Pessimista	Otimista
	Temeroso	Ousado
	Tímido	Extrovertido
	Fatigado	Enérgico
Dependência de Gratificação	Sentimental	Distante
	Aberto	Indiferente
	Caloroso	Frio
	Afetuosos	Independente
Persistência	Trabalhador	Preguiçoso
	Determinado	Consentido
	Entusiasta	Fracassado
	Perfeccionista	Pragmático
Autodirecionamento	Responsável	Irresponsável
	Decidido	Ausente de Metas
	Eficaz	Passivo
	Auto-aceitação	Egoísta
Cooperatividade	Disciplinado	Sonhador
	Tolerante	Intolerante
	Empático	Insensível
	Útil	Egoísta
	Compassivo	Vingativo
Autotranscendência	Honrado	Oportunista
	Conciliador	Pragmático
	Perspícaz	Objetivo
	Esperançoso	Cético
	Espiritualista	Materialista
	Idealista	Relativista

### **1.3. Justificativa do estudo**

Como já mencionado, as consequências dos acidentes de trânsito com motociclistas causam diversos prejuízos no sistema público de saúde por demandarem atendimento de urgência e especializado. Inclui-se nessa conta também os gastos com a recuperação de lesões, as mortes e o estado de invalidez permanente. Todo esse enquadre denota prejuízo para o estado e para as pessoas, corroborando para o surgimento de possíveis dificuldades financeiras e desenvolvimento de comorbidades tanto físicas quanto emocionais.

Para se ter uma ideia, segundo o relatório do DPVAT, no ano de 2014 foram pagos aos motociclistas e suas famílias 443.143 (quatrocentas e quarenta e três mil, cento e quarenta e três) indenizações por morte e invalidez. De acordo com a lei N. 11.482 de 31 de maio de 2007, o valor da indenização prevista é de 13.500,00 reais tanto para morte quanto para invalidez e fazendo uma matemática simples, chega-se a quantia de R\$ 5.982.430.500,00 (cinco bilhões, novecentos e oitenta e dois milhões, quatrocentos e trinta mil e quinhentos reais). Esse relatório mostra ainda que das 743.365 (setecentas e quarenta e três mil trezentas e sessenta e cinco) indenizações pagas no ano de 2014, 78,03% foram decorrentes de acidentes envolvendo motocicletas.

Sendo assim, a relevância deste estudo se dá por aproximar-se do comportamento do motociclista a fim de contribuir com políticas de prevenção de acidentes, pois o conhecimento das características da personalidade dos motociclistas pode contribuir para o entendimento da realidade desses sujeitos, além de melhorar o planejamento e tomada de decisões direcionadas a evitar acidentes de trânsito e suas implicações.

Ressalta-se que até o momento não há na literatura tanto nacional quanto internacional qualquer estudo relacionado à investigação de traços de temperamento e caráter em motociclistas, ou seja, este estudo é inédito e tem como objetivo analisar a relação entre as características de personalidade e a forma como o motociclista se comporta nas ruas deixando-o exposto a situações de risco.

## **2. Objetivos**

Geral:

- Avaliar a associação entre as características da personalidade (fatores de temperamento e caráter) e o risco de acidentes de motos.

Específicos:

- Identificar associação entre as características do uso da motocicleta.
- Identificar associação entre comportamento de risco e as características do uso da motocicleta.
- Identificar associação entre comportamento de risco e as características dos acidentes sofridos pelos motociclistas
- Identificar associação entre comportamento de risco e as consequências dos acidentes para a saúde dos motociclistas.
- Correlacionar a quilometragem rodada por dia com o número de acidentes.

### **2.1. Hipóteses**

1. Quanto maior a pontuação no fator busca de novidade maior a frequência de acidentes com motociclista.
2. Quanto maior a pontuação no fator esquiva ao dano menor a frequência de acidentes com motociclista.

### **3. Método**

#### **3.1. Participantes**

Participaram deste estudo 153 motociclistas de 18 a 60 anos de idade dos gêneros masculino e feminino, de qualquer nível escolar que utilizam a motocicleta em suas atividades.

O tamanho da amostra foi calculado considerando as variáveis do temperamento busca de novidade, dependência de gratificação, esquiva ao dano e persistência, e do caráter autodirecionamento, cooperatividade e autotranscendência pelo Normograma de Altman com uma relação estatística significativa de 5% ( $\alpha = 0,05$ ) e poder de 90% ( $1 - \beta = 0,5$ ).

#### **3.2. Critérios de Inclusão**

Foram considerados para o estudo motociclistas com habilitação para conduzir motocicleta a partir dos 18 anos.

#### **3.3. Critérios de Exclusão**

Foram desconsiderados para o estudo os motociclistas em estado de convalescença decorrido de acidentes.

#### **3.4. Instrumentos**

##### **1. Questionário Sociodemográfico (Apêndice -1)**

Inclui questões como sexo, idade, nível de escolaridade, estado civil, se tem conhecimento e fez algum curso de direção defensiva, qual o uso da motocicleta (profissional, deslocamento diário e lazer) tempo de habilitação, tempo de prática quilometragem rodada por dia, número de acidentes, motivos dos acidentes sofridos e consequências dos acidentes para a saúde.

##### **2. Inventário de Temperamento e Caráter – ITC (ANEXO 1)**

Desenvolvido por Cloninger *et al.* (1993), traduzido e adaptado por para uso no Brasil por Fuentes, Tavares, Camargo & Gorenstein (2000). Consta de 240 afirmações, que devem ser respondidas como verdadeiro ou falso. O inventário é composto de 7 fatores de personalidade, sendo 4 de temperamento e 3 de caráter. Os dados normativos de Cloninger *et al.* (1993) estão apresentados após a descrição de cada escala do ITC.

### *Fatores de Temperamento*

- Busca de Novidades – BN (NS - “Novelty Seeking”, escore de 0 a 40, dado normativo de Cloninger *et al.* (1993): 19,2±6) – tendência hereditária de ativação e iniciação de comportamentos exaltados/excitados para estímulos novos. De um modo geral, este fator prediz o que predomina numa determinada pessoa: *excitabilidade exploratória vs rigidez; extravagância vs reserva; impulsividade vs reflexão; desordenação vs organização.*
- Esquiva ao Dano - ED (HA - “Harm Avoidance”, escore de 0 a 35, dado normativo de Cloninger *et al.* (1993): 12,6±6,) – tendência hereditária a inibir ou cessar comportamentos frente aos sinais de estímulos aversivos para evitar punição. Este fator é capaz de predizer o que prevalece em cada indivíduo: *preocupação antecipatória vs otimismo; timidez vs sociabilidade; medo da incerteza vs confiança; fadigabilidade e astenia vs vigor.*
- Dependência de Gratificação - DG (RD - “Reward Dependence”, escore de 0 a 24, dado normativo de Cloninger *et al.* (1993): 15,5±4,4) – tendência hereditária a responder de maneira intensa a sinais de recompensa visando a obtenção de gratificação. Esse fator é capaz de predizer o que prevalece na conduta do indivíduo considerando: *sentimentalismo vs insensibilidade; apego vs desapego; dependência vs independência; persistência vs falta de determinação.*
- Persistência - PE (P - “Persistence”, escore de 0 a 8, dado normativo de Cloninger *et al.* (1993): 5,6±1,9) – tendência hereditária a persistir em responder de determinada forma, a despeito de um reforçamento intermitente (fadiga e/ou frustração). Esse fator é capaz de predizer o que prevalece na conduta do indivíduo considerando a *persistência vs falta de determinação.*

### *Fatores de Caráter*

- Autodirecionamento – AD (SD - “Self-Directedness”, escore de 0 a 44, dado normativo de Cloninger *et al.* (1993): 30,7±7,5) – identificação de si próprio como um indivíduo autônomo. Este fator prediz o que prevalece no indivíduo considerando: *responsabilidade vs atribuição de culpa a outrem; desembaraço vs apatia; determinação vs metas não objetivas; auto-aceitação vs auto-recusa e segunda natureza, que se refere a características e forma de pensar ou agir que não correspondem à tendência natural do indivíduo, porém quando aprendidas e desenvolvidas no decorrer da vida do indivíduo, passam a fazer parte constituinte de sua personalidade.*

- Cooperatividade – CO (C - “Cooperativeness”, escore de 0 a 42, dado normativo de Cloninger *et al.* (1993): 32,3±7,2) – identificação de si próprio como uma parte integral da humanidade e da sociedade. Esse fator é capaz de predizer a prevalência em cada indivíduo considerando: *aceitação social vs intolerância; utilidade vs inutilidade; generosidade vs egoísmo; empatia vs desinteresse social; compaixão vs vingança.*
- Autotranscendência – AT: (ST - “Self-transcendence”, escore de 0 a 33, dado normativo de Cloninger *et al.* (1993): 19,2±6,3) – identificação de si próprio como uma parte integral da unidade de todas as coisas, de um todo interdependente. Esse fator é capaz de predizer o que prevalece na conduta de cada indivíduo considerando: *altruísmo vs autoconsciência; aceitação espiritual vs materialismo e identificação transpessoal.*

Ressalta-se que para a análise dos resultados dessa pesquisa, foram utilizados os dados normativos da pesquisa de Serafim (2005) obtidos no grupo controle por se tratar de uma amostra nacional e com baixo desvio padrão. São respectivamente: Busca de Novidade (BN) 18,2±0,4; Esquiva ao Dano (ED) 16,6±0,4; Dependência de Gratificação (DG) 16,2±0,2; Persistência (P) 5,3±0,1; Autodirecionamento (AD) 35,5±0,2; Cooperatividade (CO) 34,2±0,3; Autotranscendência (AT) 19,8±0,3.

### **3.5. Procedimentos**

Tendo o participante dado o seu aceite para participar do estudo, foi apresentado o termo de consentimento livre esclarecido – TCLE (Apêndice-2), solicitado à leitura e assinatura. Feito isso, foram apresentados os instrumentos e o pesquisador ficou disposto a sanar qualquer dúvida a respeito do instrumento. O procedimento foi realizado durante a semana, e quando necessário também aos finais de semana, os instrumentos foram aplicados individualmente ou em grupo e após o contato com os participantes, o pesquisador voltou ao local e recolheu todo material.

Para auxiliar na coleta fez-se uso também do recurso eletrônico, onde os participantes recebiam convites para participar da pesquisa através das redes sociais com uma breve explicação do objetivo do estudo e com o link da página [www.motopersonalidade.com.br](http://www.motopersonalidade.com.br). Abrindo o link, o participante acessava a página que continha uma descrição mais detalhada do estudo, bem como um botão para iniciar a pesquisa. Ao clicar neste link, uma nova janela era aberta no navegador com todo o termo de consentimento livre e esclarecido, ao final do

texto, se o participante concordasse com os termos, ele deveria clicar no link “Li e aceito os Termos de Consentimento” e então era direcionado ao protocolo de preenchimento dos instrumentos de coleta da pesquisa, iniciando pelo questionário sociodemográfico e depois o Inventário de Temperamento e Caráter. Ao término do preenchimento, automaticamente era gerado um arquivo com todas as respostas e esse arquivo era enviado a um e-mail utilizado somente para a coleta de dados da pesquisa.

### **3.6. Aspectos Éticos**

Todos os motociclistas foram orientados sobre a proposta do trabalho e a natureza acadêmica deste estudo. Esta pesquisa foi aprovada pelo comitê de Ética e Pesquisa da Universidade Metodista de São Paulo, conforme protocolo 1.080.106. Data da relatoria, 21 de maio de 2015.

#### **4. Análise estatística**

Para cada variável foi calculado os valores mínimos e máximos, média e desvio padrão. Para comparar as variáveis quantitativas entre os grupos, foi utilizado o Teste-T e quando necessário, o teste de teste Mann-Whitney para os dados que não apresentaram normalidade. Para escolher os testes adequados para comparação das variáveis quantitativas dos grupos foi aplicado o teste de Kolmogorov-Smirnov para avaliar a distribuição normal dos dados e assim escolher entre um teste paramétrico ou não paramétrico.

Foi utilizado também o teste de correlação de Pearson para identificar a existência de correlações entre as variáveis estudadas e o teste do Qui-quadrado para verificar se há associações qualitativas entre as variáveis.

Foi criado também, um modelo de regressão linear com o objetivo de identificar a existência de relação funcional entre as variáveis, número de acidentes e os traços de temperamento Busca de Novidade e Esquiva ao dano.

Para todas as análises o  $p < 0,05$  foi considerado significativo.

## 5. Resultados

### 5.1. Características Sociodemográficas

A amostra foi composta por 153 sujeitos de ambos os sexos com idade média de 31,84 (8,08) anos. Sendo que 35,9% possuem ensino médio completo, 48,4% são solteiros, 75,8% utilizam a motocicleta para deslocamentos diários, 85,6% sabem da existência do curso de direção defensiva para motociclistas, enquanto que apenas 37,3% fizeram o curso. Entre os pesquisados 71,2% relataram ter sofrido acidente por imprudência de outros motoristas e 43,1% sofreram algum tipo de fratura decorrido dos acidentes (tabelas 2,3 e 4).

Tabela 2: Características sociodemográficas da amostra de 153 motociclistas em relação às variáveis de idade, tempo de habilitação, tempo de prática, Quilometragem rodada por dia e número de acidentes sofridos.

Variável	Média	DP	Mínimo	Máximo
Idade	31,84	± 8,08	18	56
Tempo de Habilitação em anos	10,4	± 7,31	1	35
Tempo de Prática em anos	12,42	± 7,77	1	43
Km rodado por dia	82,46	± 72,38	4	300
Número de acidentes	4,71	± 3,69	0	16

Tabela 3: Características sociodemográficas da amostra de 153 motociclistas em relação às variáveis: sexo, escolaridade e estado civil

Variável	N	%
Sexo		
Masculino	116	75,8
Feminino	37	24,2
Escolaridade		
Fund. Incompleto	4	2,6
Fund. Completo	6	3,9
Médio Incompleto	9	5,9
Médio Completo	55	35,9
Sup. Incompleto	33	21,6
Sup. Completo	35	22,9
PG. Incompleta	6	3,9
PG. Completa	5	3,3
Estado Civil		
Solteiro	74	48,4
Casado/Mora junto	73	47,7
Separado/Viuvo/Divorciado	6	3,9

Tabela 4: Características sociodemográficas da amostra de 153 motociclistas em relação às variáveis: curso de direção defensiva, uso da motocicleta, motivos dos acidentes e consequências dos acidentes para a saúde

Variável	N	%
<b>Curso de Direção Defensiva</b>		
Conhece	131	85,6
Não Conhece	22	14,4
Fez	57	37,3
Não fez	96	62,7
<b>Uso da Motocicleta</b>		
Profissional	61	39,9
Deslocamento Diário	116	75,8
Lazer	88	57,5
<b>Motivos dos Acidentes</b>		
Falta de atenção do Motociclista	62	40,5
Imprudência de outros Motorista	109	71,2
Manutenção Precária da Motocicleta	5	3,3
Desrespeito às leis de trânsito	42	27,5
Condições ruins das vias	67	43,8
Uso de álcool e drogas	16	10,5
Imprudência pessoal	55	35,9
Alta velocidade	40	26,1
<b>Consequências dos acidentes para a saúde</b>		
Uso de pinos e placas	29	19
Intervenções cirúrgicas	31	20,3
Escoriações leves	120	78,4
Afastamento do trabalho	55	35,9
Estado de Coma	2	1,3
Internação	39	25,5
Fraturas	66	43,1
Lesões na coluna	3	98

Já na tabela 5 observa-se que os motociclistas que usam a motocicleta para deslocamentos diários também fazem uso do veículo para lazer, enquanto que os motociclistas que utilizam a motocicleta profissionalmente, ou seja, os motoboys, não fazem uso para outro fim que não seja como ferramenta de trabalho.

Tabela 5: Comparação entre os grupos relacionados às características do uso da motocicleta

Variável	Profissional		P	Lazer		P	
	Não	Sim		Não	Sim		
Profissional**	Não	-	-	>	32 (34,8)	<b>60 (65,2)</b>	0,018 <sup>A</sup>
	Sim	-	-		33 (54,1)	28 (45,9)	
Deslocamento Diário**	Não	07 (7,6)	30 (49,2)	< 0,001 <sup>A</sup>	23 (62,2)	14 (37,8)	0,005 <sup>A</sup>
	Sim	<b>85 (92,4)</b>	31 (50,8)		42 (36,2)	<b>74 (63,8)</b>	

\*\* Número de observações (porcentagem); A = Qui-quadrado de Pearson

Na tabela 6, nota-se que há diferença significativa na comparação das médias dos grupos dos motociclistas que fazem uso ou não da motocicleta para uso profissional, os motoboys ( $P < 0,001$ ), bem como dos motociclistas que fazem uso ou não da motocicleta para deslocamentos diários ( $p < 0,001$ ). Observa-se que o grupo dos motoboys percorre distâncias significativamente maiores e por conta disso ficam mais tempo expostos a possíveis acidentes.

Tabela 6: Comparação da média dos grupos quanto ao uso da motocicleta e à quilometragem rodada por dia

Variável	Grupos	N	Média	DP	P
Profissional	Não	92	45,7	36,4	< 0,001*
	Sim	61	133,7	78	
Deslocamento Diário	Não	37	133,7	87,7	< 0,001*
	Sim	116	66,1	58,2	
Lazer	Não	65	95,6	85,5	0,052*
	Sim	88	72,7	59,5	

\* Teste-t de student

Enquanto na tabela 7, nota-se que há diferença significativa na comparação das médias de acidentes dos grupos dos motociclistas que fazem uso ou não da motocicleta para uso profissional, os motoboys ( $p < 0,001$ ). Observa-se que o grupo dos motoboys sofre mais acidentes quando comparado aos motociclistas que não são motoboys.

Tabela 7: Comparação da média dos grupos quanto ao uso da motocicleta e ao número de acidentes sofridos

Variável	Grupos	N	Média	DP	P
Profissional	Não	92	3,67	2,91	< 0,001*
	Sim	61	6,26	4,19	
Deslocamento Diário	Não	37	5,43	4,47	0,170*
	Sim	116	4,47	3,39	
Lazer	Não	65	4,8	4,04	0,787*
	Sim	88	4,64	3,43	

\* Teste-t de student

## 5.2. Características da Personalidade

A seguir estão expressos os resultados das comparações dos fatores do ITC entre o grupo de motociclistas e os dados do controle do estudo de Serafim (2005) (tabela 8).

Tabela 8: Resultado dos 153 motociclistas submetidos ao ITC, comparado à média esperada para a população

Fatores ITC	Motociclistas N = 153	Grupo Comparado N=38	P*
<i>Temperamento</i>			
BN	20,29 (± 5,8)	18,2 (± 2,6)	0,001*
ED	14,96 (± 5,4)	16,6 (± 2,4)	0,006*
DG	12,76 (± 3,2)	16,2 (± 1,2)	< 0,001*
P	5,84 (± 1,6)	5,3 (± 0,7)	0,002*
<i>Caráter</i>			
AD	28,90 (± 6,8)	35,5 (± 1,4)	< 0,001*
CO	29,18 (± 6,1)	34,2 (± 1,5)	< 0,001*
AT	18,26 (± 5,6)	19,8 (± 1,6)	0,007*

\* Teste-t de student

Legenda: BN=Busca de Novidade; ED = Esquiva ao Dano; DG = Dependência de Gratificação; P = Persistência; AD = Autodirecionamento; CO = Cooperatividade; AT = Autotranscendência

Conforme a tabela 8 nos fatores temperamentais “Busca de Novidade” e “Persistência”, nota-se que o grupo de motociclistas apresentou pontuação significativamente maior do que a média esperada para a população. Contudo, nos fatores do temperamento “Esquiva ao Dano” e “Dependência de Gratificação” e nos fatores de caráter Autodirecionamento, Cooperatividade e Autotranscendência, os motociclistas apresentaram pontuação significativamente menor.

Na tabela 9 são apresentadas as análises de correlações.

Tabela 9: Coeficiente de correlação de Pearson entre as variáveis estudadas nos 153 Motociclistas

	<b>BN</b>	<b>ED</b>	<b>DG</b>	<b>P</b>	<b>AD</b>	<b>CO</b>	<b>AT</b>	<b>Idade</b>	<b>TCNH</b>	<b>TP</b>	<b>KM / dia</b>	<b>N. AC</b>
<b>BN</b>		<b>-,468**</b>	,128	-,128	<b>-,259**</b>	<b>-,349**</b>	,044	<b>-,247**</b>	<b>-,197*</b>	-,158	-,010	<b>,426**</b>
<b>ED</b>	<b>-,468**</b>		,024	<b>-,207*</b>	<b>-,183*</b>	<b>,198*</b>	-,138	,132	,123	,067	-,083	<b>-,356**</b>
<b>DG</b>	,128	,024		-,081	,039	<b>,281**</b>	<b>,189*</b>	,031	,045	,020	-,053	,139
<b>P</b>	-,128	<b>-,207*</b>	-,081		<b>,255**</b>	,065	,128	-,125	-,093	-,088	,013	-,003
<b>AD</b>	<b>-,259**</b>	<b>-,183*</b>	,039	<b>,255**</b>		<b>,569**</b>	<b>-,176*</b>	<b>,178*</b>	<b>,237**</b>	<b>,218**</b>	,050	,023
<b>CO</b>	<b>-,349**</b>	,198*	<b>,281**</b>	,065	<b>,569**</b>		,043	<b>,189*</b>	<b>,253**</b>	<b>,192*</b>	-,060	-,152
<b>AT</b>	,044	-,138	,189*	,128	-,176*	,043		-,094	-,117	-,066	,088	-,048
<b>Idade</b>	<b>-,247**</b>	,132	,031	-,125	,178*	,189*	-,094		<b>,826**</b>	<b>,785**</b>	,112	-,038
<b>TCNH</b>	<b>-,197*</b>	,123	,045	-,093	<b>,237**</b>	<b>,253**</b>	-,117	<b>,826**</b>		<b>,910**</b>	,079	-,074
<b>TP</b>	-,158	,067	,020	-,088	<b>,218**</b>	,192*	-,066	<b>,785**</b>	<b>,910**</b>		<b>,165*</b>	,039
<b>KM / dia</b>	-,010	-,083	-,053	,013	,050	-,060	,088	,112	,079	,165*		<b>,366**</b>
<b>N. AC</b>	<b>,426**</b>	<b>-,356**</b>	,139	-,003	,023	-,152	-,048	-,038	-,074	,039	<b>,366**</b>	

\*\* . A correlação é significativa no nível 0,01

\* . A correlação é significativa no nível 0,05

Legenda: BN=Busca de Novidade; ED = Esquiva ao Dano; DG = Dependência de Gratificação; P = Persistência; AD = Autodirecionamento; CO = Cooperatividade; AT = Autotranscendência; TCNH = Tempo de Habilitação; TP = Tempo de prática; KM = Quilometragem rodada por dia; AC = número de acidentes sofridos.

Na análise das correlações pode-se observar que o fator Busca de Novidade (BN) correlaciona-se com Esquiva ao Dano (ED), Autodirecionamento (AD) e Cooperatividade (CO) como um indicativo de comportamento de risco, ou seja, em cada uma das correlações é possível observar traços específicos da personalidade dos motociclistas que caracterizam comportamentos que os colocam em risco eminente.

É possível observar também que quanto maior a pontuação em Busca de Novidade (BN), menor é a idade, bem como menor é o tempo de habilitação dos motociclistas, ou seja, o comportamento de risco atribuído ao fator temperamental Busca de novidade (BN) é mais evidente em pessoas mais jovens, bem como em motociclistas com menor tempo de habilitação.

Quando se observa a correlação ente os fatores Esquiva ao Dano (ED) e Persistência (P), atribui-se ainda comportamentos como despreocupação, excesso de confiança em situações de perigo, elevado nível de determinação e intensificação de esforços. Na análise das correlações entre Esquiva ao Dano (ED), Autodirecionamento (AD) e Cooperatividade (CO), nota-se uma combinação antagônica às correlações dos mesmos fatores com o fator Busca de Novidade. Ou seja, essas correlações trazem características de comportamento como responsabilidade, segurança, consciência, alta capacidade de controle e regulação do comportamento, efetividade, empatia, afetuosidade e tolerância.

Observando as correlações entre os fatores Autodirecionamento (AD), Persistência, Cooperatividade (CO), Idade, Tempo de habilitação (T.CNH), Tempo de prática (TP) e Autotranscendência (AT) nota-se que características de comportamento como segurança, responsabilidade, tolerância, empatia, afetuosidade, alto nível de determinação, perseverança, ambição, objetividade e racionalidade, podem ser consequências de uma condição de maior maturidade.

Quanto às hipóteses levantadas por este estudo, a correlação entre os fatores Busca de Novidade (BN) e o Número de acidentes sofridos (N.AC), bem como a correlação entre o fator Esquiva ao dano (ED) e Número de acidentes sofridos (N.AC) confirma as hipóteses de que quanto maior a pontuação no fator Busca de Novidade (BN), maior o número de acidentes sofridos e conseqüentemente maior exposição a situações de risco, bem como a hipótese de que quanto maior a pontuação no fator Esquiva ao dano (ED), menor o número de acidente e menor exposição a situações de risco.

As correlações mostram também que o tempo de exposição relacionado à quilometragem rodada pelo motociclista aumenta a chance da ocorrência de acidentes, bem como quanto maior a prática do motociclista, maior é a distância percorrida nas viagens diárias.

Tomando como base os fatores de temperamento Busca de Novidade e Esquiva ao Dano, que são traços característicos de adoção de comportamento de risco, fez-se uma análise qualitativa por meio do teste Qui-quadrado de Pearson cruzando os dados desses dois fatores com os motivos dos acidentes sofridos pelos motociclistas, bem como com as consequências destes acidentes para a saúde.

Como foi encontrada diferença de idade em relação às variáveis Busca de Novidade e Esquiva ao Dano, a comparação do número de acidentes entre os grupos Alta Busca de Novidade, Baixa Busca de Novidade, Alta Esquiva ao Dano e Baixa Esquiva ao Dano foi covariada por idade com o objetivo de retirar uma possível influência desta variável.

Na tabela 10 estão expressas as comparações dos grupos Baixa Busca de Novidade e Alta Busca de Novidade com as variáveis: Idade, Sexo, Motivos dos acidentes e Consequências dos acidentes para a saúde em termos de médias e frequências.

Tabela 10: Comparação dos grupos Baixa Busca de Novidade (Baixa BN) e Alta Busca de Novidade (Alta BN) com as variáveis: Idade, Sexo, Motivos dos acidentes e Consequências dos acidentes para a saúde

Variável		Baixa BN	Alta BN	P
Idade*		<b><u>34,29 (8,90)</u></b>	<b><u>30,42 (7,25)</u></b>	<b><u>0,008</u></b> <sup>A</sup>
Sexo**	Feminino	11 (19,6)	26 (26,9)	0,319 <sup>1</sup>
	Masculino	71 (73,2%)	45 (80,4%)	
Falta de atenção do Condutor	Não	37 (40,7)	54 (59,3)	0,207 <sup>1</sup>
	Sim	19 (30,6)	43 (69,4)	
Imprudência de outros Motoristas	Não	17 (38,6)	27 (61,4)	0,740 <sup>1</sup>
	Sim	39 (35,8)	70 (64,2)	
Manutenção precária da Motocicleta	Não	54 (36,5)	94 (63,2)	1,000 <sup>2</sup>
	Sim	02 (40)	03 (60)	
Desrespeito às leis de trânsito	Não	51 (45,9)	60 (54,1)	<b><u>&gt; 0,001</u></b> <sup>2</sup>
	Sim	05 (11,9)	<b><u>37 (88,1)</u></b>	
Condições ruins das vias	Não	34 (39,5)	52 (60,5)	0,393 <sup>1</sup>
	Sim	22 (32,8)	45 (67,2)	
Uso de álcool de drogas	Não	55 (40,1)	82 (59,9)	<b><u>0,006</u></b> <sup>2</sup>
	Sim	01 (6,3)	<b><u>15 (93,8)</u></b>	
Imprudência pessoal	Não	49 (50)	49 (50)	<b><u>&gt; 0,001</u></b> <sup>1</sup>
	Sim	07 (12,7)	<b><u>48 (87,3)</u></b>	
Alta Velocidade	Não	52 (46)	61 (54)	<b><u>&gt; 0,001</u></b> <sup>2</sup>
	Sim	4 (10)	<b><u>36 (90)</u></b>	
Uso de Pinos e Placas	Não	50 (43,3)	74 (59,7)	<b><u>0,048</u></b> <sup>1</sup>
	Sim	06 (20,7)	<b><u>23 (79,3)</u></b>	
Intervenção Cirúrgica	Não	51 (41,8)	71 (58,2)	<b><u>0,008</u></b> <sup>1</sup>
	Sim	05 (16,1)	<b><u>26 (83,9)</u></b>	
Escoriações Leves	Não	12 (36,4)	21 (63,6)	0,974 <sup>1</sup>
	Sim	44 (36,7)	76 (63,3)	
Afastamento do Trabalho	Não	40 (40,8)	58 (59,2)	0,149 <sup>2</sup>
	Sim	16 (29,1)	39 (70,9)	
Estado de Coma	Não	56 (37,1)	95 (62,9)	0,533 <sup>2</sup>
	Sim	00 (00)	02 (100)	
Internação	Não	48 (42,1)	66 (57,9)	<b><u>0,016</u></b> <sup>1</sup>
	Sim	08 (20,5)	<b><u>31 (79,5)</u></b>	
Fratura	Não	43 (49,4)	44 (50,6)	<b><u>&gt; 0,001</u></b> <sup>1</sup>
	Sim	13 (19,7)	<b><u>53 (80,3)</u></b>	
Lesões na Coluna	Não	54 (36)	96 (64)	0,555 <sup>2</sup>
	Sim	02 (66,7)	01 (33,3)	

\* Média (desvio padrão); \*\* Número de observações (porcentagem); A = Teste Mann-Whitney; 1 = Qui-quadrado de Pearson; 2 = Teste exato de Fisher's

Observa-se na tabela 10 significantes associações entre a alta pontuação no fator Busca de Novidade (BN) e as variáveis acidente por desrespeito às leis de trânsito, pelo uso de álcool e drogas, por imprudência pessoal e por alta velocidade. Ou seja, dos motociclistas que tiveram alta pontuação no fator Busca de Novidade (BN), 88,1% sofreram acidentes por desrespeitar leis de trânsito, 93,8% sofreram acidentes por andarem sob o efeito de álcool e drogas, 87,3% foram imprudentes durante a condução da motocicleta e 90% estavam em alta velocidade quando sofreram acidente. Os dados mostram também que há significativa diferença entre as médias de idade entre os grupos Baixa Busca de Novidade e Alta Busca de Novidade, ou seja, o grupo Alta Busca de novidade apresenta-se mais jovem.

Quanto às consequências dos acidentes para a saúde, notas-se significativa associação entre a alta pontuação no fator Busca de Novidade e lesões como fraturas (80,3%), necessidade de intervenção cirúrgica (83,9%), uso de pinos e placas nos ossos (79,3%), bem como períodos de internação (79,5%).

Na tabela 11, estão expressas as associações entre a baixa pontuação no fator Esquiva ao Dano e as variáveis “acidente por desrespeito às leis de trânsito”, pelo “uso de álcool e drogas”, por “imprudência pessoal” e por “alta velocidade”.

Tabela 11: Comparação dos grupos Baixa Esquiva ao Dano (Baixa ED) e Alta Esquiva ao Dano (Alta ED) com as variáveis Idade: Sexo, Motivos dos acidentes e Consequências dos acidentes para a saúde

Variável		Baixa ED	Alta ED	P
Idade*		31,45(8,11)	32,35 (8,07)	0,323 <sup>A</sup>
Sexo**	Feminino	<b><u>28 (75,7)</u></b>	09 (24,3)	<b><u>0,010</u></b> <sup>1</sup>
	Masculino	60 (51,7)	56 (48,3)	
Falta de atenção do Condutor	Não	48 (52,7)	43 (47,3)	0,148 <sup>1</sup>
	Sim	40 (64,5)	22 (35,5)	
Imprudência de outros Motoristas	Não	24 (54,5)	20 (45,5)	0,637 <sup>1</sup>
	Sim	64 (58,7)	45 (41,3)	
Manutenção precária da Motocicleta	Não	83 (56,1)	65 (43,9)	1,000 <sup>2</sup>
	Sim	05 (100)	00 (00)	
Desrespeito às leis de trânsito	Não	54 (48,6)	57 (51,4)	<b><u>≥ 0,001</u></b> <sup>1</sup>
	Sim	<b><u>34 (81)</u></b>	65 (19)	
Condições ruins das vias	Não	45 (52,3)	41 (47,7)	0,141 <sup>1</sup>
	Sim	43 (64,2)	24 (35,8)	
Uso de álcool de drogas	Não	74 (54)	63 (46)	<b><u>0,010</u></b> <sup>1</sup>
	Sim	<b><u>14 (87,5)</u></b>	02 (42,5)	
Imprudência pessoal	Não	46 (46,9)	52 (53,1)	<b><u>≥ 0,001</u></b> <sup>1</sup>
	Sim	<b><u>42 (76,4)</u></b>	13 (23,6)	
Alta Velocidade	Não	57 (50,4)	56 (49,6)	<b><u>0,003</u></b> <sup>1</sup>
	Sim	<b><u>31 (77,5)</u></b>	09 (22,5)	
Uso de Pinos e Placas	Não	66 (53,2)	58 (46,8)	<b><u>0,026</u></b> <sup>1</sup>
	Sim	<b><u>22 (75,9)</u></b>	07 (24,1)	
Intervenção Cirúrgica	Não	65 (53,3)	57 (46,7)	<b><u>0,035</u></b> <sup>1</sup>
	Sim	<b><u>23 (74,2)</u></b>	08 (25,8)	
Escoriações Leves	Não	16 (48,5)	17 (51,5)	0,236 <sup>1</sup>
	Sim	72 (60)	48 (40)	
Afastamento do Trabalho	Não	54 (55,1)	44 (44,9)	0,420 <sup>1</sup>
	Sim	34 (61,8)	21 (38,20)	
Estado de Coma	Não	86 (57)	65 (43)	0,508 <sup>2</sup>
	Sim	02 (100)	00 (00)	
Internação	Não	58 (509)	56 (49,1)	<b><u>0,005</u></b> <sup>1</sup>
	Sim	<b><u>30 (76,9)</u></b>	09 (23,1)	
Fratura	Não	41 (47,1)	46 (52,9)	<b><u>0,003</u></b> <sup>1</sup>
	Sim	<b><u>47 (71,2)</u></b>	19 (28,8)	
Lesões na Coluna	Não	87 (58)	63 (42)	0,575 <sup>2</sup>
	Sim	01 (33,3)	02 (66,7)	

\* Média (desvio padrão); \*\* Número de observações (porcentagem); A = Teste Mann-Whitney; 1 = Qui-quadrado de Pearson; 2 = Teste exato de Fisher's

Analisando os dados da tabela 11, é possível notar significantes associações entre a baixa pontuação no fator Esquiva ao Dano e as variáveis “acidente por desrespeito às leis de trânsito”, pelo “uso de álcool e drogas”, por “imprudência pessoal” e por “alta velocidade”. Sendo assim, dos motociclistas que tiveram baixa pontuação no fator Esquiva ao Dano, 81% sofreram acidentes por desrespeitar leis de trânsito, 87,5% sofreram acidentes por conta do uso de álcool e drogas, 76,4% declararam imprudência pessoal e 77,5% relataram que estavam em alta velocidade quando sofreram acidente.

Quanto às consequências dos acidentes para a saúde, notas-se significativa associação entre a baixa pontuação no fator Esquiva ao Dano e lesões como fraturas (71,2%), necessidade de intervenção cirúrgica (74,2%), uso de pinos e placas nos ossos (75,9%), bem como períodos de internação (76,9%).

Observa-se também significativa associação entre o sexo feminino e baixa pontuação no fator Esquiva ao Dano. Ou seja, 75,7% das mulheres apresentam traços de baixa esquiva ao dano, enquanto que 51,7% dos homens apresentam os mesmos traços. Essa condição corrobora com características comportamentais como despreocupação, otimismo, excesso de confiança em situações de risco e falta de resposta diante do perigo.

Ao passo que na tabela 12 contem a comparação dos grupos Baixa Busca de Novidade, Alta Busca de Novidade, Baixa Esquiva ao Dano e Alta Esquiva ao Dano com as características do uso da motocicleta.

Tabela 12: Comparação dos grupos Baixa Busca de Novidade, Alta Busca de Novidade, Baixa Esquiva ao Dano e Alta Esquiva ao Dano com as características do uso da motocicleta

Variável		Baixa BN	Alta BN	P	Baixa ED	Alta ED	P
Profissional**	Não	39 (42,2)	53 (57,6)	0,068 <sup>1</sup>	46 (50)	46 (50)	<b><u>0,021<sup>1</sup></u></b>
	Sim	17 (27,9)	44 (72,1)		<b><u>42 (68,9)</u></b>	19 (31,1)	
Diário**	Não	15 (40,5)	22 (59,5)	0,568 <sup>1</sup>	25 (67,6)	12 (32,4)	0,155 <sup>1</sup>
	Sim	41 (35,3)	75 (64,7)		63 (54,3)	53 (45,7)	
Lazer**	Não	24 (36,9)	41 (63,1)	0,943 <sup>1</sup>	34 (52,3)	31 (47,7)	0,263 <sup>1</sup>
	Sim	32 (36,4)	56 (63,6)		54 (61,4)	34 (38,6)	

\*\* Número de observações (porcentagem); 1 = Qui-quadrado de Pearson

Os resultados expressos na tabela 12 demonstram que os motociclistas que utilizam a motocicleta apenas para uso profissional, como os motoboys, possuem características temperamentais que se associam a adoção de comportamento de risco, visto que 68,9% destes possuem baixa pontuação no fator esquiva ao dano (P=0,021) enquanto que 72,1%

apresentam uma forte tendência a pontuar alto no fator busca de novidade. Os motociclistas que utilizam a motocicleta para deslocamentos diários e lazer, não apresentaram associação significativa quando comparados aos grupos de alta e baixa Busca de Novidade e alta e baixa Esquiva ao Dano.

Tabela 13: Resultados da regressão linear entre Busca de Novidade, Esquiva ao Dano e a variação do número de acidentes

Combinação	Resultado	P	Caracterização
Alta BN + Baixa ED	6.404	<0,001	Espera-se que os motociclistas que pontuaram Alto em Busca de Novidade e Baixo em Esquiva ao Dano tenham sofrido 6,404 acidentes.
Alta BN + Alta ED	4.818	<0,001	Espera-se que os motociclistas que pontuaram Alto tanto em Busca de Novidade quanto em Esquiva ao Dano tenham sofrido 4,818 acidentes.
Baixa BN + Baixa ED	3.604	<0,001	Espera-se que os motociclistas que pontuaram baixo tanto em Busca de Novidade quanto em Esquiva ao Dano tenham sofrido 3,604 acidentes.
Baixa BN + Alta ED	2.018	<0,001	Espera-se que os motociclistas que pontuaram Baixo em busca de novidade e Alto em Esquiva ao Dano tenham sofrido 2,018 acidentes.

Foi realizado um modelo de regressão linear (tabela 13) e o resultado aponta que as variáveis Busca de Novidade e Esquiva ao Dano são adequadas para explicar a variação do número de acidentes, ou seja, são variáveis temperamentais que por suas características comportamentais denotam maior comportamento de risco, significando um maior índice de acidentes. Como observado na tabela 13, a combinação entre a Alta pontuação no fator Busca de Novidade e Baixa pontuação no fator esquiva ao dano mostra que o número de acidentes esperado para motociclistas com estas características temperamentais é de 6,404 acidentes.

Além dos dados supracitados, foi verificado também que na literatura, o modelo psicobiológico de personalidade proposto por Cloninger através do Inventário de Temperamento e Caráter (ITC) é muito utilizado na investigação de traços de personalidade em indivíduos com patologias diversas, já o uso deste modelo em estudos descritivos populacionais com indivíduos supostamente saudáveis é raro. Foram

encontrados apenas quatro estudos que fizeram uso do instrumento na investigação de determinado público (tabela 14) e este estudo é o primeiro a utilizar o ITC na avaliação global da personalidade em motociclistas.

Tabela 14: Resultados dos estudos descritivos populacionais com indivíduos supostamente saudáveis que utilizaram o modelo de personalidade de Cloninger

Fatores ITC	Motociclistas	Base Jumpers	Montanhistas	Atletas Lutadores de Taekwondo	Atletas Esporte de alta Resistência	Atletas Corredores de longa distância	Ciclistas
<i>Temperamento</i>							
BN	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	x	x
ED	Baixo	Baixo	Baixo	x	x	x	x
DG	Baixo	Baixo	x	x	x	x	Alta
P	Alto	x	x	x	Baixa	Alta	x
<i>Caráter</i>							
AD	Baixo	Baixo	Alto	x	x	x	x
CO	Baixo	X	x	x	x	x	x
AT	Baixo	Alto	Baixo	x	x	x	x

Legenda: BN=Busca de Novidade; ED = Esquiva ao Dano; DG = Dependência de Gratificação; P = Persistência; AD = Autodirecionamento; CO = Cooperatividade; AT = Autotranscendência; Alto = alta pontuação estatisticamente significativa; Baixo = baixa pontuação estatisticamente significativa; x = pontuação sem representação estatisticamente significativa

## 6. Discussão

O objetivo principal deste estudo foi investigar a relação entre traços de personalidade de acordo com o modelo psicobiológico (temperamento e caráter) proposto por Cloninger e o risco de acidentes de motos. Este estudo a priori preenche uma lacuna pouco investigada na literatura.

Quanto aos dados sociodemográficos, considerando a variável sexo, a grande maioria da amostra deste estudo pertence ao sexo masculino, dado que corrobora com outros estudos, como o de Waiselfisz (2013) que relatou um elevado do número de óbitos sendo do sexo masculino. O estudo da ABRACICLO (2013) também mostra que a grande maioria dos acidentados foram homens; o levantamento do DPVAT (2014) que mostra que mais setenta e cinco por cento de indenizações foram pagas a pessoas do sexo masculino e o estudo de Oliveira e Souza (2012) que possui em sua amostra quase noventa por cento de homens motociclistas mortos. Pordeus *et al.* (2010), Santos *et al.* (2008), Silva *et al.* (2008) e Reichenheim *et al.* (2011) também trazem em seus estudos maior prevalência de homens.

A idade média acima de 31 anos da amostra deste estudo também corrobora dados de outros estudos, uma vez que, atinge uma faixa da população jovem e produtiva. Segundo Reichenheim *et al.* (2011), os óbitos relacionados aos acidentes de motocicletas apresentam maior evidência em jovens adultos na faixa etária entre 20 e 39 anos. Santos *et al.* (2008) relata maior prevalência na faixa etária entre 25 e 34 anos e o estudo de Oliveira e Souza (2012) mostra prevalência na faixa etária entre 20 e 29 anos de idade. Já de acordo com o DPVAT (2014) a maior prevalência de indenizações pagas a condutores foi na faixa etária entre 25 e 34 anos.

No que tange aos motivos que ocasionaram os acidentes, os resultados apresentam algumas similaridades em relação ao estudo de Podeus *et al.* (2010). Na amostra deste estudo, o motivo “falta de atenção do motociclista” foi associado a quase metade dos acidentes, enquanto que no estudo comparado, esse mesmo motivo foi responsável por cerca de um terço dos acidentes. Quando se compara o motivo “alta velocidade”, há discrepância nos resultados, pois no estudo de Podeus *et al.* (2010) esse motivo foi responsável por cerca da metade dos acidentes, enquanto que neste estudo o motivo alta velocidade foi responsável por apenas um quarto das ocorrências. Resultado semelhante ao encontrado por Silva *et al.* (2008) em sua pesquisa nas cidades de Londrina e Maringá com cerca de um quarto dos acidentes causados por alta velocidade.

Outro dado importante é a responsabilidade atribuída pelo acidente, ou seja, de quem é a culpa, quem causou o acidente. Neste estudo, bem mais da metade da amostra atribuiu a causa dos acidentes à imprudência de outros condutores, enquanto que um terço dos sujeitos pesquisados atribuíram a si mesmo a responsabilidade, relatando imprudência pessoal. Assim como no estudo desenvolvido pela ABRACICLO (2013), que segundo dados da perícia, 51% dos acidentes também foram causados por imprudência de outros condutores.

A combinação entre traços temperamentais de Alta busca de Novidade e a Baixa esquivia ao Dano, associados ao rebaixamento do traço de caráter Autodirecionamento, denota comportamento de sujeitos que tendem a responsabilizar o outro. A responsabilização de terceiros nestes casos, pode estar associada por conta de traços como irracionalidade, pouca preocupação com as consequências, irresponsabilidade, comportamento pouco realista e reduzido mal estar emocional, pois para que se assuma a responsabilidade por um ato ou uma infração é necessário ser racional, analisar a situação, reconhecer o erro e responsabilizar-se por ele, bem como lidar com o mal estar que o sentimento de culpa gera, adotando um comportamento realista e adaptado aos padrões da sociedade.

Quando da leitura das consequências dos acidentes para a saúde, nota-se neste estudo, maior prevalência de escoriações e ferimentos leves, seguido pelas fraturas. Este dado corrobora com o estudo de Santos *et al.* (2008) que mostra prevalência de ferimentos leves, seguido pelas fraturas.

Embora a maioria dos sujeitos pesquisados tenha conhecimento da existência de cursos de direção defensiva, apenas um terço o fazem. Dado este que corrobora com o estudo da ABRACICLO (2013) que identificou o mesmo índice de motociclistas com cursos de direção defensiva. Acredita-se que esta equação configura-se por conta da baixa oferta, ou seja, os Estados e Municípios não oferecem esse tipo de treinamento quando o indivíduo inicia o processo de habilitação. Além disso, por conta de traços de personalidade identificados neste estudo, há correlações entre fatores de temperamento e de caráter que suscitam comportamentos como confiança extrema e otimismo pouco realista, diante de consequências possivelmente severas. Se o condutor tem extrema confiança nas suas habilidades e por conta do otimismo pouco realista acredita que acidentes graves não vão acontecer com ele, sugere-se ínfima procura por qualquer curso de capacitação e treinamento de habilidades para conduzir motocicletas. Sendo assim, mesmo que existisse a oferta, a procura tenderia a ser pequena.

De um modo geral, pode-se questionar se os traços de personalidade dos motociclistas pesquisados somado à atribuição da responsabilidade pelos acidentes aos outros condutores,

se configuram como os principais fatores de riscos relacionados às causas de acidentes, denotando certo despreparo, tanto dos condutores quanto dos motociclistas em lidar com a variedade de situações adversas que o trânsito pode proporcionar. As consequências dos acidentes trazem ônus não só aos motociclistas, visto que além de escoriações leves, fraturas e internações que necessitam de atendimento especializado, um quarto dos sujeitos pesquisados foram afastados do trabalho, fato que pode afetar toda dinâmica familiar, bem como o empregador por conta do absenteísmo de um funcionário em sua equipe.

Quanto às características de personalidade, nota-se de um modo geral, que o grupo dos motociclistas apresenta traços de personalidades importantes que segundo a literatura, Svračić e Cloninger (2005), estão mais relacionados a comportamentos de risco, principalmente no que tange uma maior dificuldade em regular e adaptar as suas ações e seus impulsos.

No fator Busca de Novidade, observa-se que os motociclistas apresentam maior vulnerabilidade às situações ambientais e podem apresentar episódios de raiva, bem como a tomada de atitudes impulsivas diante de possíveis punições. No fator Esquiva ao Dano, observa-se que os motociclistas apresentam maior otimismo, menor preocupação e maior confiança diante de algum perigo eminente.

No fator Dependência de Gratificação, nota-se menor dependência de aprovação de outras pessoas, insensibilidade e indiferença social, frieza e objetividade. No fator persistência, observa-se elevada determinação e intensificação de esforços, perseverança e pouca adaptação em situações onde é conveniente modular rapidamente o comportamento.

Quanto aos fatores de caráter, que se caracterizam por traços resultantes das experiências de aprendizagem obtidas por meio da relação com o ambiente, nota-se que os motociclistas apresentam pontuação significativamente menor. Sendo assim, o grupo de motociclistas apresenta maior dificuldade em regular e adaptar o comportamento, baixa tolerância, diminuída capacidade de aceitação de comportamentos e opiniões diferentes, crítica em demasia, dificuldade de reflexão, mediação, bem como problemas de adaptação.

Como não foi encontrado estudos do ITC com motociclistas, foi realizado um levantamento com outras populações e foram encontrados apenas quatro estudos. Dessa forma foi possível observar na comparação com outras pesquisas que tanto os motociclistas deste estudo, quanto os Base Jumpers do estudo de Monasterio et al (2014) e os Alpinistas do estudo de Monasterio, Yassar, Alamri, e Mei-Dan (2014) apresentam traços que segundo as características descritas por Svračić e Cloninger (2005) são responsáveis pela adoção de comportamento de risco devido à impulsividade, irracionalidade, desordenação, irritabilidade, valentia, irresponsabilidade, despreocupação, confiança extrema e falta de resposta diante de

uma situação de perigo, além de otimismo pouco realista diante de consequências possivelmente severas quando da eminência de perigo. Essa relação entre os estudos se dá pela combinação da variação dos fatores temperamentais como a Alta pontuação no fator Busca de Novidade e a Baixa pontuação no fator Esquiva ao Dano.

Observa-se também outras características semelhantes entre os Motociclistas e os Base Jumpers, como a Baixa Pontuação no fator temperamental Dependência de Gratificação e no fator de caráter Autodirecionamento, que segundo as características descritas por Svrvakic e Cloninger (2005), denota-se traços de insensibilidade social, frieza e indiferença à sociedade, bem como insegurança, irresponsabilidade e incapacidade de estabelecer objetivos. Já no estudo de Sez nec, Lépine e Péli ssolo (2003) que investigou traços de personalidade em Ciclistas, nota-se discrepância quanto ao fator Dependência de Gratificação, sendo assim, quando comparado aos Motociclistas, os Ciclistas apresentam características de maior sensibilidade aos sinais sociais, traço que facilita as relações socio-afetivas, bem como exprime forte tendência ao sugestionamento.

No estudo de Han, et al (2006), que investigou traços de personalidade em diversas modalidades de atletas, observa-se semelhança com a amostra deste estudo. Tanto os lutadores de Taekwondo, quanto os atletas que praticam esportes classificados como de alta resistência apresentaram alta pontuação no fator temperamental Busca de Novidade, denotando características comportamentais impulsivas, bem como, adoção de atitudes de entusiasmo diante de estímulos novos e não familiares, traços que podem suscitar vantagens, pois no dia-a-dia, são indivíduos capazes de desenvolver atividades originais, bem como fazer novas descobertas. Quanto ao fator temperamental Persistência, nota-se semelhança entre os Motociclistas e os Corredores de longa distância, bem como, discrepância entre os Motociclistas e os Atletas de esporte de alta resistência. Este antagonismo suscita que tanto os Motociclistas quanto os Corredores de longa distância apresentam maior resistência em interromper um determinado comportamento e elevado nível de determinação quando comparado aos Atletas de alta resistência.

Quanto aos fatores de caráter, observa-se que há semelhanças entre os Motociclistas e os Base Jumpers, bem como diferenças entre os Alpinistas no fator Autodirecionamento. Este quadro sugere que tanto os Motociclistas quanto os Base Jumpers possuem maior padrão de comportamento pautado pela irresponsabilidade, bem como manifestam comportamento pouco realista quando comparado com os Alpinistas que apresentam traços que denotam segurança e responsabilidade, além da facilidade de adaptar o comportamento em função de objetivos traçados. Cenário este que suscita maior prevenção de riscos de acidentes para os

Alpinistas, visto que em sua atividade qualquer erro ou distração pode ser fatal e na melhor das hipóteses trará sérios prejuízos à saúde por conta da possibilidade de traumas diversos, além da dificuldade de acesso de equipes de resgate, fato que por conta do fator tempo pode vir a agravar as consequências das lesões.

Observando o fator de caráter Autotranscendência nota-se que tantos os Motociclistas quanto os Alpinistas apresentam traços que suscitam dificuldades para aceitar perdas materiais ou pessoais, o sofrimento e a morte. Já os Base Jumpers apresentam traços caracterizados segundo Svrakic e Cloninger (2005), como vantajosos diante de situações que envolvem dor, sofrimento e morte. Sendo assim, sugere-se que os Base Jumpers lidam melhor com as consequências dos acidentes, quando comparados com os Motociclistas e os Alpinistas.

Ressalta-se que no fator de caráter Cooperatividade, somente os Motociclistas apresentaram diferença estatisticamente significativa quando comparado com o esperado para a população. O rebaixamento neste fator sugere dificuldade em aceitar opiniões e comportamentos contrários, pouca tolerância e empatia, insensibilidade, demasiada crítica, bem como, associação à transtornos de personalidade. Segundo Cloninger *et al.* (1993), as interações entre os traços de caráter estão relacionadas à transtornos de personalidade, e a reduzida pontuação nos fatores cooperatividade e autodirecionamento são descritas como características presentes em todos os “clusters” de transtornos de personalidade.

Analisando os dados da tabela 14 de forma global, nota-se que somente os Motociclistas apresentaram diferenças estatisticamente significantes em todos os fatores de temperamento e caráter, ou seja, este público possui características comportamentais ímpares, que destoam dos demais indivíduos da sociedade.

Sendo assim, falta de conhecimento e inexperiência em conduzir uma motocicleta ou outro veículo, combinado com as características de personalidade que potencializam a adoção de comportamentos de risco (Abracilco, 2013, Cloninger *et al.*, 1993 e Svrakic e Cloninger, 2005) podem ser o gatilho para a causa dos acidentes de trânsito.

Quanto aos limites da pesquisa, destaca-se a amostra por conveniência de 153 sujeitos que foi escolhida por representar menor custo, possibilidade de otimização do tempo disponível para a conclusão da pesquisa, bem como maior facilidade operacional durante o processo de coleta. Essa técnica de seleção impossibilita o pesquisador de fazer afirmações generalizadas e com rigor estatístico sobre a população pesquisada.

Destaca-se também a carência de investigar as características de personalidade de outros atores do trânsito, como os condutores de outros veículos, motorizados ou não, visto

que os dados tanto desta pesquisa quanto de outra realizada pela Abraciclo (2013) apontam que a responsabilidade pelo acidente é atribuída a outrem.

## **7. Conclusão**

Baseando-se nos resultados apresentados, pode-se dizer que os traços de personalidade dos motociclistas os colocam em situação de risco. São traços que determinam basicamente comportamento impulsivo por conta da alta pontuação no fator busca de novidade, falta de resposta e extrema confiança diante do perigo por conta da baixa pontuação no fator esquivar ao dano.

Quanto às características do uso da motocicleta, observa-se que os motoboys utilizam a motocicleta apenas como ferramenta de trabalho, enquanto que os demais motociclistas a utilizam para deslocamentos diários, bem como para lazer. Ressalta-se que os motoboys apresentam importante rebaixamento do traço de temperamento Esquivar ao Dano, bem como forte tendência ao aumento da pontuação no fator Busca de Novidade, tornando-se assim, o grupo que possui maior associação com a apresentação de comportamento de risco.

Além desta associação, é possível observar neste estudo que quanto maior é a quilometragem rodada por dia, maior é o número de acidentes entre os motociclistas desta amostra, bem como que há significativa diferença entre as médias de quilometragem rodada por quem faz uso profissional da motocicleta e quem não faz, ou seja, motoboys e não motoboys. Sendo assim, as características temperamentais somadas ao tempo de exposição fazem dos motoboys os motociclistas com maior probabilidade de sofrer acidentes.

Quanto às características dos acidentes sofridos, nota-se significativas associações entre traços de comportamento de risco (Alta Busca de Novidade e Baixa Esquivar ao Dano) e acidentes causados por alta velocidade, desrespeito às leis de trânsito, imprudência pessoal e uso de álcool de drogas. Por sua vez, esses mesmos traços associam-se significativamente com consequências dos acidentes para saúde como fraturas, períodos de internação, necessidade de intervenções cirúrgicas, bem como uso de pinos e placas nos ossos.

Maiores estudos nesta área são necessários e poderão ampliar o conhecimento da realidade dos indivíduos, bem como das atitudes e emoções implicadas enquanto dividem uns com os outros um espaço que é público, mas que dentro de cada veículo, em cima de cada motocicleta ou bicicleta passa a ser privado.

## 8. Referências

- Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (2013). *Causa de acidentes com motociclistas*. Recuperado em 13 de abril de 2015, de <http://abraciclo.com.br/images/seguranca/pesquisa-causa-de-acidentes-com-motocicletas.pdf>
- Cloninger, C. R., Svracki, D. M., & Przybeck, T. R. (1993). A psychological model of temperament and character. *Archives of General Psychiatry*, 50(12), 975-990.
- Cloninger, C. R. (1987). A systematic method for clinical description and classification of personality variants. *Archives of General Psychiatry*, 44(6), 573-588.
- Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (2013). *Anuário Estatístico de 2014*. Recuperado em 02 de abril de 2016, de <http://www.seguradoralider.com.br/Documents/boletim-estatistico/Anuario-Estatistico-2014-DPVAT.pdf>
- Fuentes, D., Tavares, H., Camargo, C. H. P., & Gorenstein, C. (2000). Inventário de Temperamento Caráter de Cloninger – Validação da Versão em Português. In: Gorenstein, C., Andrade, L. H. S. G, & Zuardi, A. W. *Escala de Avaliação Clínica em Psiquiatria e Psicofarmacologia*. São Paulo, SP: Lemos Editorial.
- Han D. H., Kim. J. H., Lee. Y. S. et al. (2006). Influence of temperament and anxiety on athletic performance. *Journal of Sports Science and Medicine*, 5(3), 381–389.
- Lawrence, A. P., & Oliver, P. J. (2004). *Personalidade: teoria e pesquisa* (8ª Ed). (R. C. Costa, Trad). Porto Alegre: Artimed. (Obra original publicada em 2001)
- Law, T. H., Noland, R. B. & Evans, A. W. (2009). Factors associated with the relationship between motorcycle deaths and economic growth. *Accid Anal Prev*, 41(2), 234-240.
- Mello, J. M. H. P., & Koizumi, M. S. (2004) Gastos governamentais do SUS com internações hospitalares por causas externas: análise no Estado de São Paulo, 2000. *Rev. Bras. Epidemiol*, 7 (2), 228-238.
- Monasterio, E., Mulder, R., Frampton, C., & Mei-Dan, O. (2012). Personality characteristics of Base Jumpers. *Journal of Applied Sport Psychology*, 24(4), 391–400.
- Monasterio, E., Alamri, Y. A., & Mei-Dan, O. (2014). Personality characteristics in a population of mountain climbers. *Wilderness Environ Med*, 25(2), 214-219.
- Oliveira, N. L. B., & Souza, R. M. C. (2012). Fatores associados ao óbito de motociclistas nas ocorrências de trânsito. *Rev. esc. enferm. USP*, 46(6), 1379-1386.
- Pordeus, A. M. J., Vieira, L. J. E. S., Almeida, P. C., Andrade, L. M., Silva, A. C. G. & Lira, S. V. G. (2010). Fatores associados a ocorrência do acidente de motocicleta na percepção do motociclista hospitalizado. *Revista Brasileira de Promoção da Saúde de Fortaleza*, 23(3), 206-212.

- Queiroz, M. S., & Oliveira, P. C. (2003). Acidentes de trânsito: uma análise a partir da perspectiva das vítimas em Campinas. *Rev. Psicologia & Sociedade*, 15(2), 101-123.
- Reichenhein, M. E., Souza, E. R., & Moraes, C. L. (2016). Violência e lesões no Brasil: efeitos, avanços alcançados e desafios futuros. *The Lancet*, 6736(11), 75-89. Recuperado em 11 de abril de 2016 de [http://www.escoladesaude.pr.gov.br/arquivos/File/Material\\_1\\_violencia\\_lancet.pdf](http://www.escoladesaude.pr.gov.br/arquivos/File/Material_1_violencia_lancet.pdf)
- Richter, J., & Brändström, S. (2009). Personality disorder diagnosis by means of the Temperament and Character Inventory. *Compr Psychiatry*. 50(4), 347-352.
- Santos, A. M. R., Moura, E. B., Nunes, B. M. V. T., Leal, C. F.S., & Teles, J. M. (2008). Perfil das vítimas de trauma por acidente de moto atendidas em um serviço público de emergência. *Cad. Saúde Pública*. Rio de Janeiro. 24(8), 1927-1938.
- Serafim, A. P. (2005). Correlação entre ansiedade e comportamento criminoso: padrões de respostas psicofisiológicas em homicidas. Tese de Doutorado, Universidade Estadual de São Paulo, São Paulo, SP, Brasil.
- Serafim, A. P. (2012). Avaliação da personalidade. In O. V. Forlenza & C. M. Eurípedes (Ed) *Compêndio de Clínica Psiquiátrica*. (Vol. 1, pp. 77-86). Barueri: Manoele
- Serafim, A. P., De Barros, D. M., Castellana, G. B. & Gorenstein, C. (2014). Personality traits and violent behavior: A comparison between psychopathic and non-psychopathic male murderers. *Psychiatry Research*. 219 (3), 604-608.
- Seznec, J. C., Lépine, J. P., & Péliissolo, A. (2003). Évaluation dimensionnelle de personnalité des membres de l'équipe de France junior de vélo sur route. *L' Encéphale*. 29(1), 29-33.
- Silva, F. H. V. C., & Alchieri, J. C. (2007). Avaliação psicológica da personalidade de condutores: uma revisão de literatura. *Psico-USF*, 12(2), 189-196.
- Silva, D. W., Andrade, S. M., Soares, D. A., & Mathias, T. A. F. (2008). Perfil do trabalho e acidentes de trânsito entre motociclistas de entregas em dois municípios de médio porte do Estado do Paraná, Brasil. *Cad. Saúde Pública*. Rio de Janeiro, 24(11), 2643-2652.
- Svrakic, D. M., Whitehead, C., Przybeck, T. R., & Cloninger, C. R. (1993). Differential diagnosis of personality disorders by seven factor model of temperament and character. *Arch Gen Psychiatry*. 50(12), 991-999.
- Svrakic, D. M., Draganic, S., Hill, K., Bayon, C., Przybeck, T. R., & Cloninger, C. R. (2002). Temperament, character, and personality disorders: etiologic, diagnostic, treatment issues. *Acta Psychiatr Scand*. 106(3), 189-195.
- Svrakic, D. M. & Cloninger, R. (2005). Personality Disorders. In B. J. Sadocks, & V.A. Sadock (Ed), Kaplan & Sadock's comprehensive textbook of psychiatry (Vol. 2., ed. 8., pp. 2063-2104). Philadelphia: Lippincott Williams & Wilkins.
- Svrakic, D. M., Przybeck, T. R., Whitehead, C., & Cloninger, C. R. (1999). Emotional Traits and Personality Dimensions. In C. R. Cloninger (Ed). *Personality and Psychopathology* (Vol. 1, Chap. 10, pp. 245-265). Washington, DC: American Psychiatric Press.

Tavares, H. (2006). Personalidade, temperamento e caráter. In G. Busatto Filho (Orgs). *Fisiopatologia dos transtornos psiquiátricos*. São Paulo: Atheneu

Viecili, J. (2003) Ansiedade e comportamento de dirigir. In M. H. Hoffman, R. Cruz., & J. C. Alchieri (Orgs). *Comportamento humano no trânsito*. São Paulo: Casa do Psicólogo.

Waiselfisz, J. J. (2013). Mapa da violência 2013: acidentes de trânsito com motocicletas. Centro Brasileiro de Estudos Latino-Americanos (CEBELA). Recuperado em 2 de abril de 2016, de [http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2013/mapa2013\\_transito.pdf](http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2013/mapa2013_transito.pdf)

## Anexo – 1

### INVENTÁRIO DE TEMPERAMENTO E CARÁTER - ITC

Neste encarte você encontrará afirmações que as pessoas usam para descrever suas ações, opiniões, interesses e outros sentimentos pessoais. Cada afirmação pode ser respondida como **VERDADEIRO** ou **FALSO**.

Leia as afirmações e decida qual alternativa descreve melhor você. Tente descrever como você **NORMALMENTE** ou **GERALMENTE** age e sente e não apenas como você está se sentindo exatamente agora.

#### COMO RESPONDER O QUESTIONÁRIO

Leia cada frase com atenção, mas não perca tempo demais para decidir a resposta. Responda **TODAS** as questões, mesmo que você não tenha certeza se a resposta melhor é **VERDADEIRO** ou **FALSO**. *Lembre-se, não há respostas certas ou erradas – apenas descreva suas opiniões pessoais e sentimentos.*

Obrigado!

1	Muitas vezes tento coisas novas apenas por divertimento ou emoção, mesmo que a maioria das pessoas ache isso uma perda de tempo.	V	F
2	Em geral sou confiante que tudo vai dar certo, mesmo em situações que deixam muitas pessoas preocupadas.	V	F
3	Muitas vezes fico profundamente comovido por uma fala delicada ou por uma poesia.	V	F
4	Muitas vezes sinto que sou vítima das situações.	V	F
5	Geralmente consigo aceitar as pessoas como elas são, mesmo quando elas são muito diferentes de mim.	V	F
6	Acredito que milagres acontecem.	V	F
7	Gosto de me vingar de quem me agride.	V	F
8	Muitas vezes, quando estou concentrado em alguma coisa, perco a noção da passagem do tempo.	V	F
9	Frequentemente sinto que minha vida tem pouco objetivo ou significado.	V	F
10	Gosto de ajudar a encontrar soluções para problemas para que todo mundo possa seguir em frente.	V	F
11	Eu provavelmente conseguiria realizar mais do que faço, mas não vejo finalidade para me esforçar mais do que o necessário para ir levando.	V	F

12	Muitas vezes me sinto tenso e preocupado em situações novas, mesmo quando os outros acham que há pouco com que se preocupar.	V	F
13	Muitas vezes faço as coisas baseado no que sinto no momento, sem pensar em como elas eram feitas no passado.	V	F
14	Geralmente faço as coisas à minha maneira - ao contrário de ceder às vontades das outras pessoas.	V	F
15	Muitas vezes me sinto tão ligado às pessoas ao meu redor que é como se não houvesse separação entre nós.	V	F
16	Em geral não gosto de pessoas que tenham idéias diferentes de mim.	V	F
17	Na maioria das situações, minhas reações naturais são baseadas em bons hábitos que eu tenha desenvolvido.	V	F
18	Eu faria praticamente qualquer coisa dentro da lei para me tornar rico e famoso, mesmo que perdesse a confiança de muitos dos velhos amigos.	V	F
19	Sou muito mais reservado e controlado do que a maioria das pessoas.	V	F
20	Com frequência tenho que parar o que estou fazendo porque começo a me preocupar sobre o que pode estar errado.	V	F
21	Gosto de discutir abertamente minhas experiências e sentimentos com meus amigos ao invés de guardá-los comigo.	V	F
22	Tenho menos energia e me canso mais rapidamente do que a maioria das pessoas.	V	F
23	Muitas vezes sou chamado de distraído, pois fico tão envolvido no que estou fazendo que perco de vista todo o resto.	V	F
24	Raramente me sinto à vontade para escolher o que quero fazer.	V	F
25	Muitas vezes levo em consideração os sentimentos dos outros tanto quanto os meus próprios sentimentos.	V	F
26	Na maior parte do tempo eu gostaria de fazer alguma coisa um pouco mais arriscada (como correr de carro em descidas muito altas e curvas fechadas) ao contrário de ficar quieto e inativo por algumas horas.	V	F
27	Muitas vezes evito encontrar estranhos porque fico inseguro com pessoas que não conheço.	V	F
28	Gosto de agradar os outros o tanto quanto posso.	V	F
29	Gosto muito mais das maneiras antigas e comprovadas de que fazer coisas do que experimentas maneiras novas e melhoradas.	V	F
30	Em geral não sou capaz de fazer coisas segundo a prioridade que elas têm para mim devido à falta de tempo.	V	F
31	Frequentemente faço coisas para ajudar a proteger animais e plantas da extinção.	V	F
32	Muitas vezes gostaria de ser mais esperto do que os outros.	V	F
33	Me dá satisfação ver meus inimigos sofrerem.	V	F

34	Gosto de ser muito organizado e sempre que posso estabelecer regras para as pessoas.	V	F
35	É difícil pra mim manter os mesmos interesses por muito tempo porque minha atenção frequentemente se desloca para outras coisas.	V	F
36	Pela repetição de certas práticas, adquiri bons hábitos que são mais fortes que muitos impulsos momentâneos ou que a persuasão.	V	F
37	Em geral sou tão determinado que continuo a trabalhar muito depois de várias pessoas terem desistido.	V	F
38	Fico fascinado por algumas coisas na vida que não podem ser explicadas cientificamente.	V	F
39	Tenho inúmeros maus hábitos que gostaria de poder superar.	V	F
40	Muitas vezes espero que alguém providencie uma solução para meus problemas.	V	F
41	Com frequência gasto dinheiro até ficar "liso" ou então ficar cheio de dividas.	V	F
42	Acho que terei muita sorte no futuro.	V	F
43	Recupero-me mais devagar de pequenas doenças ou do estresse do que a maioria das pessoas.	V	F
44	Não me aborreceria de ficar sozinho o tempo todo.	V	F
45	Muitas vezes tenho lampejos inesperados de clareza de algo ou intuições enquanto estou descansando.	V	F
46	Não me importa muito se os outros gostam de mim ou da maneira como faço as coisas.	V	F
47	Em geral tento conseguir o que quero para mim mesmo, pois de qualquer modo não é possível satisfazer a todos.	V	F
48	Não tenho paciência com pessoas que não aceitam minhas opiniões.	V	F
49	Acho que não compreendo muito bem as pessoas.	V	F
50	Não é preciso ser desonesto para ter sucesso nos negócios.	V	F
51	Algumas vezes me sinto tão ligado à natureza que tudo parece fazer parte de um único organismo vivo.	V	F
52	Nas conversas me saio muito melhor ouvindo do que falando	V	F
53	Perco a paciência mais depressa do que a maioria das pessoas.	V	F
54	Quando tenho que encontrar um grupo de estranhos, fico mais tímido que a maioria das pessoas.	V	F
55	Sou mais sentimental que a maioria das pessoas.	V	F

56	Pareço ter um "sexto sentido" que algumas vezes me permite saber o que está para acontecer.	V	F
57	Quando alguém me machuca de alguma forma, geralmente tento revidar.	V	F
58	Minhas atitudes são em grande parte determinadas por influências fora do meu controle.	V	F
59	A cada dia procuro dar mais um passo em direção aos meus objetivos.	V	F
60	Muitas vezes gostaria de ser mais forte do que os outros.	V	F
61	Gosto de pensar a respeito das coisas por um longo tempo antes de tomar uma decisão.	V	F
62	Sou mais trabalhador do que muita gente.	V	F
63	Muitas vezes preciso tirar um cochilo ou um período de descanso extra, pois me canso facilmente.	V	F
64	Gosto de ser útil aos outros.	V	F
65	Mesmo que exista algum problema temporário que eu precise resolver, eu sempre acho que tudo acabará bem.	V	F
66	É difícil pra mim gostar de gastar dinheiro comigo mesmo, mesmo tendo economizado bastante.	V	F
67	Em geral fico calmo em situações que para muitas pessoas representariam perigo físico.	V	F
68	Gosto de guardar meus problemas para mim mesmo.	V	F
69	Não me importo em discutir meus problemas pessoais com pessoas que conheci há pouco tempo ou superficialmente.	V	F
70	Gosto mais de ficar em casa do que viajar ou conhecer lugares.	V	F
71	Não acho que seja inteligente ajudar pessoas fracas que não podem ajudar a si mesmas.	V	F
72	Não consigo ficar com a consciência tranquila se eu tratar outras pessoas injustamente, mesmo que sejam injustas comigo.	V	F
73	As pessoas geralmente me dizem como se sentem.	V	F
74	Muitas vezes gostaria de ficar jovem para sempre.	V	F
75	Muitas vezes fico mais aborrecido pela perda de um grande amigo do que a maioria das pessoas.	V	F
76	Algumas vezes me senti como se fizesse parte de algo sem limites ou fronteiras no tempo ou no espaço.	V	F
77	Algumas vezes sinto uma ligação espiritual com outras pessoas que não posso explicar em palavras.	V	F

78	Tento ser atencioso aos sentimentos dos outros, mesmo que eles tenham sido injustos comigo no passado.	V	F
79	Gosto quando as pessoas podem fazer tudo o que querem sem regras rígidas ou regulamentos.	V	F
80	Provavelmente ficaria descontraído e seguro ao encontrar um grupo de estranhos, mesmo se eu fosse comunicado que eles não eram cordiais.	V	F
81	Normalmente fico mais preocupado que alguma coisa possa dar errado no futuro do que a maioria das pessoas.	V	F
82	Em geral penso sobre todos os fatos detalhadamente antes de tomar uma decisão.	V	F
83	Acho mais importante ser simpático e compreensivo com os outros do que ser prático e racional.	V	F
84	Muitas vezes sinto uma forte sensação de unidade com tudo o que está ao meu redor.	V	F
85	Muitas vezes gostaria de ter poderes especiais como o Super-Homem.	V	F
86	As pessoas me controlam demais.	V	F
87	Gosto de compartilhar o que aprendi com outras pessoas.	V	F
88	As experiências religiosas me ajudaram a compreender o verdadeiro propósito de minha vida.	V	F
89	Frequentemente aprendo muito com as pessoas.	V	F
90	A repetição de certas práticas tem me permitido ficar bom em muitas coisas que me ajudaram a ser bem sucedido.	V	F
91	Em geral consigo fazer os outros acreditarem em mim, mesmo quando sei que o que estou dizendo é exagerado ou mentiroso.	V	F
92	Preciso de muito descanso extra, de apoio ou de que me transmitam confiança para me recuperar de pequenas doenças ou tensões.	V	F
93	Sei que há regras no modo de viver que ninguém pode violar sem que venha a sofrer mais tarde.	V	F
94	Não quero ser mais rico do que os outros.	V	F
95	Eu arriscaria de bom grado a própria vida para fazer do mundo um lugar melhor.	V	F
96	Mesmo depois de pensar a respeito de alguma coisa por um bom tempo, aprendi a confiar mais nos meus sentimentos do que em minhas razões lógicas.	V	F
97	algumas vezes senti que minha vida estava sendo dirigida por uma força espiritual maior do que qualquer ser humano.	V	F
98	Geralmente gosto de ser malvado com quem foi malvado comigo.	V	F
99	Tenho reputação de ser muito prático e de não agir pelas emoções.	V	F

100	É fácil pra mim organizar meus pensamentos enquanto falo com alguém.	V	F
101	Muitas vezes reajo tão fortemente às notícias inesperadas que digo ou faço coisas de que me arrependo.	V	F
102	Fico profundamente comovido por apelos sentimentais (por exemplo, quando me pedem para ajudar crianças aleijadas).	V	F
103	Normalmente me esforço muito, mais do que a maioria das pessoas, pois quero sempre fazer o melhor de que sou capaz.	V	F
104	Tenho tantos defeitos que não gosto muito de mim.	V	F
105	Tenho pouquíssimo tempo para procurar soluções a longo prazo para meus problemas.	V	F
106	Muitas vezes não posso lidar com os problemas porque não sei o que fazer.	V	F
107	Muitas vezes gostaria de poder parar o tempo.	V	F
108	Odeio tomar decisões baseadas somente em minhas impressões.	V	F
109	Prefiro gastar dinheiro do que economizar.	V	F
110	Normalmente tenho facilidade em exagerar a verdade para contar uma história mais engraçada ou fazer uma piada com alguém.	V	F
111	mesmo havendo problemas numa amizade, quase sempre tento mantê-la acima de tudo.	V	F
112	Se eu ficar embaraçado ou humilhado, supero isso rapidamente.	V	F
113	É extremamente difícil ajustar-me a mudanças em minha forma costumeira de fazer as coisas porque fico muito tenso, cansado ou preocupado.	V	F
114	Normalmente exijo razões práticas muito boas antes de aceitar mudar minhas antigas maneiras de fazer as coisas.	V	F
115	Preciso muito da ajuda dos outros para me treinar a adquirir bons hábitos.	V	F
116	Acho que percepção extrasensorial (como telepatia ou premonição) é realmente possível.	V	F
117	Gostaria de ter amigos próximos e calorosos ao meu lado a maior parte do tempo.	V	F
118	Com frequência fico tentando a mesma coisa repetidas vezes, mesmo não tido sucesso por um longo tempo.	V	F
119	Quase sempre estou relaxado e despreocupado, mesmo quando quase todos estão com medo.	V	F
120	Acho filmes e canções tristes um tanto chatos.	V	F
121	As circunstâncias muitas vezes me forçam a fazer coisas contra a minha vontade.	V	F

122	Sinto dificuldade em tolerar pessoas que sejam diferentes de mim.	V	F
123	Acho que a maioria das coisas tidas como milagres são apenas acaso.	V	F
124	Eu gostaria mais de ser gentil do que me vingar quando alguém me agride.	V	F
125	Muitas vezes fico tão encantado com o que estou fazendo que fico totalmente concentrado naquilo - é como se eu tivesse "desligado" do tempo e do espaço.	V	F
126	Não acho que eu tenha um verdadeiro sentido e objetivo para minha vida.	V	F
127	Tento cooperar com os outros tanto quanto é possível.	V	F
128	Estou satisfeito com minhas realizações e tenho pouco desejo de fazer melhor.	V	F
129	Muitas vezes me sinto tenso e preocupado em situações desconhecidas, mesmo quando outros acham que não há risco algum.	V	F
130	Muitas vezes sigo meus instintos, palpites ou intuições sem examinar completamente todos os detalhes.	V	F
131	As outras pessoas muitas vezes acham que sou independente demais porque não faço o que elas querem.	V	F
132	Muitas vezes sinto uma forte ligação espiritual ou emocional com todos que me cercam.	V	F
133	Em geral é fácil pra mim gostar de pessoas que tenham valores diferentes dos meus.	V	F
134	Tento trabalhar o mínimo possível, mesmo quando os outros esperam mais de mim.	V	F
135	Ter bons hábitos tornou-se uma "segunda natureza" em mim - eles são ações espontâneas e automáticas quase que todo tempo.	V	F
136	Não me preocupa o fato de que, muitas vezes, os outros sabem mais do que eu a respeito de alguma coisa.	V	F
137	Em geral tento me imaginar no lugar da outra pessoa, para poder realmente compreendê-la.	V	F
138	Princípios como justiça e honestidade desempenham papel pequeno em alguns aspectos da minha vida.	V	F
139	Sei economizar dinheiro melhor que a maioria das pessoas.	V	F
140	Raramente deixo-me aborrecer ou frustrar: quando as coisas não vão bem, simplesmente passo para outras atividades.	V	F
141	Mesmo quando os outros acham que isso não é importante, frequentemente insisto em fazer as coisas de modo rigoroso e ordeiro.	V	F
142	Sinto-me muito confiante e seguro em quase todas as situações sociais.	V	F
143	Meus amigos têm dificuldade em saber como me sinto porque raramente lhes falo a respeito das minhas opiniões pessoais.	V	F

144	Odeio mudar meu modo de fazer as coisas, mesmo se muita gente me diz que há um modo novo e melhor de fazê-las.	V	F
145	Acho tolice acreditar em coisas que não podem ser explicadas cientificamente.	V	F
146	Gosto de imaginar meus inimigos sofrendo.	V	F
147	Tenho mais energia e demoro mais para cansar do que a maioria das pessoas.	V	F
148	Gosto de prestar muita atenção aos detalhes em tudo que faço.	V	F
149	Muitas vezes paro o que estou fazendo porque fico preocupado, mesmo quando meus amigos me dizem que tudo vai dar certo.	V	F
150	Muitas vezes gostaria de ser mais poderoso do que todo mundo.	V	F
151	Em geral sou livre para escolher o que vou fazer.	V	F
152	Com frequência fico tão envolvido com o que estou fazendo, que por algum tempo, esqueço de onde estou.	V	F
153	Membros de uma equipe raramente recebem sua parte justa.	V	F
154	Na maior parte do tempo eu gostaria de fazer alguma coisa mais arriscada (como saltar de pára-quadras ou voar de asa delta) do que ficar quieto e inativo por algumas horas.	V	F
155	Como eu, frequentemente, gasto muito dinheiro impulsivamente, fica difícil pra mim economizar dinheiro, mesmo para algum projeto especial como umas férias.	V	F
156	Eu não mudo meu jeito de ser para agradar as pessoas.	V	F
157	Não fico tímido com estranhos de jeito nenhum.	V	F
158	Frequentemente cedo aos desejos dos amigos.	V	F
159	Gasto a maior parte do tempo fazendo coisas que parecem necessárias mas não realmente importantes para mim.	V	F
160	Não acho que princípios religiosos ou éticos acerca do que é certo ou errado devam ter muita influência em decisões de negócios.	V	F
161	Muitas vezes tento colocar de lado meus próprios julgamentos, de modo que eu consiga compreender melhor o que as outras pessoas estão vivenciando.	V	F
162	Muitos dos meus hábitos tornam difícil pra mim realizar objetivos que valem a pena.	V	F
163	Tenho feito verdadeiros sacrifícios pessoais com a intenção de fazer do mundo um lugar melhor - como tentar evitar guerras, pobreza e injustiças.	V	F
164	Nunca me preocupo com coisas terríveis que poderiam acontecer no futuro.	V	F
165	Quase nunca fico tão agitado a ponto de perder o controle.	V	F

166	Muitas vezes desisto de um trabalho se ele demora muito mais do que pensei que fosse demorar.	V	F
167	Prefiro começar uma conversa do que ficar esperando que os outros falem comigo.	V	F
168	Na maior parte do tempo perdôo logo qualquer um que tenha agido errado comigo.	V	F
169	As minhas ações são em grande parte determinadas por influências fora do meu controle.	V	F
170	Muitas vezes tenho que mudar minhas decisões, porque eu tivera um palpite falso ou me enganara em minha primeira impressão.	V	F
171	Prefiro esperar que alguém tome a iniciativa e indique o modo de fazer as coisas.	V	F
172	Em geral respeito as opiniões dos outros.	V	F
173	Tive algumas experiências que tornaram meu papel na vida tão claro para mim que me senti muito entusiasmado e feliz.	V	F
174	Me divirto em comprar coisas pra mim.	V	F
175	Acredito eu mesmo ter experimentado a percepção extrasensorial.	V	F
176	Acredito que meu cérebro não esteja funcionando adequadamente.	V	F
177	Meu comportamento é fortemente guiado por certos objetivos que estabeleci para minha vida.	V	F
178	De modo geral é tolice promover o sucesso de outras pessoas.	V	F
179	Muitas vezes gostaria de poder viver para sempre.	V	F
180	Normalmente gosto de ficar indiferente e "desligado" das outras pessoas.	V	F
181	É mais provável eu chorar em um filme triste do que as outras pessoas.	V	F
182	Recupero-me de pequenas doenças ou estresse mais rapidamente do que a maioria das pessoas.	V	F
183	Muitas vezes quebro regras e regulamentos quando acho que posso me safar bem disso.	V	F
184	Preciso exercitar muito mais o desenvolvimento de bons hábitos antes que seja capaz de confiar em mim mesmo em diversas situações tentadoras.	V	F
185	Gostaria que as pessoas não falassem tanto quanto falam.	V	F
186	Todos deveriam ser tratados com dignidade e respeito, mesmo que eles pareçam ser insignificantes ou maus.	V	F
187	Gosto de tomar decisões rápidas para que eu possa levar adiante o que tem que ser feito.	V	F

188	Em geral tenho sorte em tudo o que tento fazer.	V	F
189	Em geral, estou certo de que posso fazer coisas que muitas pessoas consideram perigosas (como, por exemplo, dirigir em alta velocidade numa pista molhada e escorregadia).	V	F
190	Não vejo sentido em continuar trabalhando em algo a não ser que haja uma grande possibilidade de que dê certo.	V	F
191	Gosto de explorar novas maneiras de fazer as coisas.	V	F
192	Gosto mais de economizar dinheiro do que gastá-lo com divertimentos ou emoções.	V	F
193	Os direitos individuais são mais importantes do que a necessidade de qualquer grupo.	V	F
194	Já tive experiências pessoais nas quais me senti em contato com um poder espiritual divino e maravilhoso.	V	F
195	Já tive momentos de muita alegria nos quais subitamente tive uma sensação clara e profunda de estar intimamente ligado a tudo que existe.	V	F
196	Bons hábitos tornam mais fácil pra mim fazer as coisas da maneira que quero.	V	F
197	A maioria das pessoas parecem mais desembaraçadas do que eu.	V	F
198	Os outros e as circunstâncias, muitas vezes, são responsáveis por meus problemas.	V	F
199	Tenho muito prazer em ajudar os outros, mesmo que eles tenham me tratado mal.	V	F
200	Muitas vezes me sinto como parte da força espiritual da qual depende toda a vida.	V	F
201	Mesmo quando estou com amigos procuro não me abrir muito.	V	F
202	Em geral posso ficar ocupado o dia inteiro sem ter que me forçar a isso.	V	F
203	Quase sempre penso a respeito de todos os fatos detalhadamente antes de tomar uma decisão, mesmo quando as pessoas exigem uma decisão rápida.	V	F
204	Não sou muito bom em me justificar para me livrar das enrascadas quando sou apanhado fazendo algo errado.	V	F
205	Sou mais perfeccionista do que a maioria das pessoas.	V	F
206	O fato de algo estar certo ou errado é apenas uma questão de opinião.	V	F
207	Acho que minhas reações naturais são agora, em geral, condizentes com meus princípios e meus objetivos de longo prazo.	V	F
208	Acredito que toda vida depende de algum poder ou ordem espiritual que não pode ser completamente explicada.	V	F
209	Acho que eu ficaria confiante e relaxado ao encontrar estranhos, mesmo se eu fosse informado que eles estão zangados comigo.	V	F

210	As pessoas acham fácil recorrer a mim em busca de ajuda, apoio e um "ombro amigo".	V	F
211	Demoro mais do que a maioria das pessoas para me empolgar com novas idéias de alguém.	V	F
212	Não tenho problemas em mentir, mesmo quando pretendo poupar os sentimentos de alguém.	V	F
213	Existem algumas pessoas de quem eu não gosto.	V	F
214	Não quero ser mais admirado do que todos os outros.	V	F
215	Muitas vezes quando olho para alguma coisa comum, ocorre algo maravilhoso - tenho a sensação de estar vendo essa novidade pela primeira vez.	V	F
216	A maioria das pessoas que conheço preocupam-se apenas com elas mesmas, não importa quem fique ferido.	V	F
217	Em geral me sinto tenso e preocupado quando tenho que fazer algo novo e desconhecido.	V	F
218	Muitas vezes me esforço ao ponto da exaustão ou tento fazer mais do que realmente posso.	V	F
219	Algumas pessoas acham que eu sou muito avarento ou pão-duro com meu dinheiro.	V	F
220	Relatos de experiências místicas são provavelmente interpretações de desejos ou esperanças.	V	F
221	Minha força de vontade é fraca demais para vencer as fortes tentações mesmo sabendo que sofrerei as consequências.	V	F
222	Odeio ver alguém sofrer.	V	F
223	Sei o que quero fazer da minha vida.	V	F
224	Regularmente levo um tempo considerável avaliando se o que estou fazendo é certo ou errado.	V	F
225	As coisas costumam dar errado pra mim a mesmos que eu seja muito cuidadoso.	V	F
226	Se estou me sentindo aborrecido, em geral me sinto melhor ao redor de amigos do que sozinho.	V	F
227	Não acho que seja possível compartilhar sentimentos com alguém que não tenha passado pelas mesmas experiências.	V	F
228	Muitas vezes as pessoas acham que estou em outro mundo porque fico completamente desligado de tudo o que está acontecendo ao meu redor.	V	F
229	Gostaria de ter aparência melhor do que todos os outros.	V	F
230	Menti bastante nesse questionário.	V	F
231	Geralmente evito situações sociais onde teria que encontrar estranhos, mesmo se estou seguro de que eles serão amigáveis.	V	F

232	Adoro o desabrochar das flores na primavera tanto quanto adoro ver um velho amigo.	V	F
233	Em geral encaro uma situação difícil como um desafio ou oportunidade.	V	F
234	As pessoas envolvidas comigo precisam aprender como fazer as coisas do meu modo.	V	F
235	A desonestidade só causa problemas de você for apanhado.	V	F
236	Em geral me sinto muito mais confiante e com energia do que a maioria das pessoas, mesmo depois de uma pequena doença ou estresse.	V	F
237	Gosto de ler tudo quando me pedem para assinar um papel.	V	F
238	Quando nada de novo está acontecendo, geralmente, começo a procurar algo que seja emocionante e excitante.	V	F
239	Às vezes fico aborrecido.	V	F
240	De vez em quando falo das pessoas "por trás".	V	F

## Apêndice – 1

### Questionário Sociodemográfico

**Sexo:** ( ) Masculino ( ) Feminino **Idade:** \_\_\_\_\_

**Escolaridade:**

- ( ) Ensino Fundamental incompleto ( ) Superior incompleto  
 ( ) Ensino Fundamental completo ( ) Superior completo  
 ( ) Ensino Médio incompleto ( ) Pós-graduação incompleto  
 ( ) Ensino Médio completo ( ) Pós-graduação completo

**Estado Civil:**

- ( ) Solteiro ( ) Casado/Mora junto ( ) Separado/Viúvo/Divorciado

**Sabe da existência de cursos sobre direção defensiva?** ( ) Não ( ) Sim

**Já fez curso de direção defensiva?** ( ) Não ( ) Sim

**Uso principal da Motocicleta:**

- ( ) Profissional ( ) Deslocamentos diários ( ) Lazer

	A (moto)
Tempo de habilitação (anos)	
Tempo de prática (anos)	
Quilometragem rodada por dia	
Número de acidentes <u>sem</u> gravidade	
Número de acidentes <u>com</u> gravidade	

**Se você já sofreu acidente(s), marque abaixo o(s) motivo(s):**

( ) Falta de atenção do condutor	( ) Condições ruins das vias
( ) Imprudência de outros motoristas	( ) Uso de álcool e drogas
( ) Manutenção precária da motocicleta	( ) Imprudência pessoal
( ) Desrespeito às leis de trânsito	( ) Alta Velocidade

Outros: \_\_\_\_\_

**Consequências dos acidentes para sua saúde:**

( ) Uso de pinos/placas nos ossos	( ) Estado de Coma
( ) Intervenção Cirúrgica	( ) Internação
( ) Escoriações leves	( ) Fratura
( ) Afastamento do Trabalho	( ) Lesões na coluna

Outros: \_\_\_\_\_

## Apêndice – 2

### Termo de Consentimento Livre e Esclarecido

Eu, \_\_\_\_\_, consinto de minha livre e espontânea vontade, em participar da pesquisa sobre “Motociclismo e acidentes de trânsito: características de personalidade no contexto urbano”, sob a responsabilidade dos pesquisadores Daniel Luiz Romero, aluno do Mestrado no Programa de Pós Graduação em Psicologia da Saúde e do Prof. Dr. Antonio de Pádua Serafim da Universidade Metodista de São Paulo (UMESP). Estou ciente que o objetivo do estudo é analisar a relação entre as características de personalidade e a forma como o motociclista se comporta nas ruas deixando-o exposto a situações de risco e acidentes. Bem como estou ciente que os riscos estão minimamente reduzidos por se tratar apenas de questionários de autopreenchimento com duração de no máximo de 30 minutos.

Estou ciente também que, para que estes objetivos sejam atingidos é necessário que o participante:

- a) responda o questionário Sociodemográfico
- b) responda o Inventário de Temperamento e Caráter – ITC

Enquanto participante declaro estar ciente de que:

- a) poderei interromper / desistir de minha participação a qualquer momento, sem nenhum tipo de prejuízo.
- b) não precisarei pagar ou gastar nenhuma quantia monetária em nenhum momento da pesquisa, pois, todos os custos com os materiais para a execução da pesquisa ficarão a cargo do pesquisador.
- c) durante a aplicação do questionário, poderá ocorrer cansaço físico, mental e/ou reação emocional. Caso isso ocorra, o participante poderá interromper a qualquer momento e desistir, independentemente do motivo, sem sofrer dano algum e se necessário contará com o apoio emocional por parte do pesquisador.
- d) trata-se de uma pesquisa que respeita a integridade do participante, não acarretando em riscos previsíveis para sua saúde, ou seja, os riscos envolvidos são mínimos.

No caso de alguma ocorrência que traga dano decorrente da participação na pesquisa, estou ciente de que terei direito a uma indenização, conforme estabelecido na Resolução 466/12.

Sei que se for recomendado, necessário ou de meu interesse, poderei contar com o atendimento psicológico na Policlínica da Universidade Metodista de São Paulo pelos pesquisadores responsáveis. Estou ciente de que tenho assegurado que minha privacidade será totalmente preservada e as informações permanecerão em sigilo, não sendo divulgado em nenhum momento o meu nome e/ou outros dados que possam me identificar.

Você terá acesso aos profissionais responsáveis pela pesquisa para esclarecimento de eventuais dúvidas, em qualquer momento. O pesquisador principal é o Prof. Dr. Antonio de Pádua

Serafim, que pode ser encontrado nos seguintes endereços: Rua Ovídio Pires De Campos No. 785 – CEP: 05403-903 - NUFOR– Ambulatório do Programa de Psiquiatria Forense e Psicologia Jurídica , 1º ANDAR Telefone (s) 26621-7929 (Andréa Secretária) e no Programa de Pós-Graduação em Psicologia da Saúde - Universidade Metodista de São Paulo – Campus Planalto, na Av. Dom Jaime de Barros Câmara, 3º andar, São Bernardo do Campo, SP, CEP 09895-400, Telefone: 4366-5351, como também com o pesquisador executante Daniel Luiz Romero e no Programa de Pós-Graduação em Psicologia da Saúde - Universidade Metodista de São Paulo – Campus Planalto, na Av. Dom Jaime de Barros Câmara, 3º andar, São Bernardo do Campo, SP, CEP 09895-400, Telefone: 4366-5351.

Se você tiver alguma consideração ou dúvida sobre a ética da pesquisa, entre em contato com o Comitê de Ética em Pesquisa (CEP-UMESP) – Rua do Sacramento, 231 – Ed. Capa sala 401- Telefone: 4366-5814 – E-mail: cometica@metodista.br.

Este documento será assinado em duas vias, sendo que uma permanecerá em meu poder e outra com o pesquisador responsável.

São Paulo, \_\_\_\_/\_\_\_\_/ 2015.

Assinatura do participante: \_\_\_\_\_

RG: \_\_\_\_\_

---

Pesquisador Executante  
Daniel Luiz Romero  
E-mail: romero.danielromero@gmail.com

---

Pesquisador Responsável  
Prof. Dr. Antonio de Pádua Serafim  
E-mail: antonio.serafim@metodista.br ou  
a.serafim@hc.fm.usp.br