

Uma Medida de Justificativas de Motoristas para Infrações de Trânsito

Ingrid Luiza Neto
Fabio Iglesias
Hartmut Günther

*Universidade de Brasília
Brasília, DF, Brasil*

RESUMO

Este trabalho descreve o desenvolvimento e a validação de uma medida de justificativas de motoristas para o cometimento de infrações de trânsito. O instrumento foi baseado no modelo do desengajamento moral, que descreve processos de autoinfluência que neutralizam os próprios padrões morais para justificar atos transgressivos por meio de quatro esquemas em oito mecanismos. No Estudo 1 a Escala de Justificativas de Motoristas (EJM) foi aplicada em 100 motoristas, verificando-se correlações positivas de seus escores com o cometimento de infrações. No Estudo 2 os itens passaram por uma validação de juizes, foram aprimorados e aplicados em 547 motoristas. Identificou-se uma estrutura de fatores que reflete parcialmente o modelo: Reconstrução da Conduta, Minimização da Culpa e Distorção do Agente da Ação. Os resultados dos dois estudos sugerem que a EJM apresenta validade semântica, de conteúdo e construto e boa consistência interna, podendo ser utilizada para investigar fenômenos de transgressão no trânsito.

Palavras-chaves: Justificativas; comportamento do motorista; desengajamento moral.

ABSTRACT

A Measure of Driver's Justifications to Traffic Violations

This paper describes the development and validation process of a measure of drivers' justifications for traffic violations. The instrument was based on the moral disengagement model for transgressive actions, which describes processes of self-influence by neutralizing one's moral standards through four sets in eight mechanisms. In Study 1, 100 drivers responded the Driver's Justifications Scale (EJM) and results showed a positive correlation with a measure of traffic violations. In Study 2, the items were improved, evaluated by experts and the scale was completed by 547 drivers. The obtained factors partially reflect the original model: Reconstructing the Conduct; Minimizing Guilt; and Distorting Conduct's Agent. Results of both studies suggest EJM has semantic, content, and construct validity, good internal reliability and can be used in studies of traffic violations.

Keywords: Justifications; driver behavior; moral disengagement.

RESUMEN

Una Medida de las Justificaciones de los Conductores a Violaciones de Tráfico

Este trabajo describe el proceso de desarrollo y validez de una medida de las justificativas de conductores a violaciones de tráfico. El instrumento tiene como base el modelo de desenganche moral, que describe procesos de auto influencia en el cual se pueden neutralizar los patrones morales para justificar actos transgresivos por intermedio de cuatro esquemas con ocho mecanismos. En el Estudio 1, 100 conductores contestaron a la Escala de Justificaciones de Conductores (EJM) y los resultados mostraron correlación positiva con una medida de violaciones de tráfico. En el Estudio 2 se mejoraron los ítems, evaluados por expertos, y la escala fue respondida por 547 conductores. Los factores obtenidos reflejan parcialmente el modelo original: Reconstrucción de la Conducta; Minimización de la Culpa y la Distorción del Agente de la Conducta. Los resultados de ambos estudios sugieren que la EJM tiene validez semántica, de contenido y de constructo, buena consistencia interna y puede ser utilizada en estudios de violaciones de tráfico.

Palabras clave: Justificativas; conducta del conductor; desenganche moral.

INTRODUÇÃO

As estatísticas apresentadas pelos órgãos de trânsito indicam que cometer infrações e desrespeitar os preceitos da legislação são práticas muito frequentes entre os motoristas brasileiros, alcançando números na casa de milhões (Departamento de Polícia Rodoviária Federal, s.d.). Entretanto, esses são apenas dados oficiais, que subestimam a real ocorrência de infrações, pois uma parte considerável delas não é registrada (Rozestraten, 2001; Yilmaz e Çelik, 2006), mesmo se considerando o aparato tecnológico disponível nas grandes cidades e os recursos humanos destinados à sua fiscalização.

Do ponto de vista legal, a infração é definida no artigo 161 do Código de Trânsito Brasileiro (Brasil, 1998) como a inobservância de qualquer preceito do Código, da legislação complementar ou das resoluções do Conselho Nacional de Trânsito, estando o infrator sujeito a penalidades e medidas administrativas. Já do ponto de vista da psicologia, a infração pode ser compreendida como uma transgressão ou desobediência a regras, sejam elas formalizadas ou normas socialmente convencionadas (Bicchieri, 2006). Neste trabalho, o comportamento infracional é analisado sob a perspectiva do desengajamento moral, investigando-se como as pessoas utilizam mecanismos psicológicos para transformar práticas transgressivas em algo que possa ser reinterpretado como socialmente aceitável ou até mesmo positivo (Bandura, 2008). O objetivo foi desenvolver e encontrar evidências de validade de um instrumento que mensure as justificativas de motoristas para o cometimento de infrações de trânsito, considerando esses mecanismos.

O MODELO TEÓRICO DO DESENGAJAMENTO MORAL

O termo desengajamento moral foi inicialmente apresentado por Bandura em seu livro *Social Learning Theory* (Bandura, 1977), mas foi somente a partir da década de 1990 que o autor deu início a um programa de pesquisas empíricas sobre o fenômeno. O conceito de desengajamento moral não é completamente original, pois remete a outros referenciais tradicionalmente utilizados na psicologia social. A teoria da dissonância cognitiva, por exemplo, considera que justificativas podem ser atribuídas para reduzir o desconforto interno, especialmente quando se percebe que o comportamento pode ser considerado irracional ou imoral. Neste caso, o postulado básico da teoria da dissonância cognitiva é que a situação de desconforto tem um efeito psicológico negativo e, portanto, a pessoa tenderá a eliminá-la para restabelecer a consistência de suas atitudes e comporta-

mentos (Festinger, 1957). As teorias de atribuição causal, por sua vez, analisam a tendência a explicar e atribuir causas ao comportamento, distinguindo-as em causas internas (disposicionais) e externas (situacionais), que desde o trabalho pioneiro de Heider (1958) evoluiu para o estudo de fenômenos diversos em cognição social.

É na obra de Bandura que o desengajamento moral surge como uma teoria psicológica mais abrangente e sistematizada (Iglesias, 2008), servindo como referencial para estudos em diferentes áreas de interesse, especialmente no que se refere ao comportamento transgressivo (Neto, 2009). A ideia central deste referencial é a de que as pessoas têm a capacidade de construir ideologias morais para justificar seus comportamentos, amenizando os atos antissociais que cometem. Trata-se de um processo de autoinfluência regulatória, que pode ser ativado quando as pessoas violam seus padrões pessoais (Bandura, 2008), visando minimizar a autorreprovação pelo ato imoral cometido (daí o termo desengajamento). Essas estratégias cognitivas são utilizadas para diminuir o desconforto e a autodesaprovação causados pela transgressão cometida, de modo que o autor não se sinta responsável por este ato.

No contexto do trânsito é comum as pessoas apresentarem argumentos para explicar o ato transgressivo, especialmente para convencer policiais ou agentes de trânsito a não emitirem multas ou outros tipos de penalidades. Johnson (1938) ressalta que, depois de acidentes ou sinistros, os condutores tendem a buscar todos os fatos possíveis para justificar o seu comportamento, negando a existência de informações que os colocam sob uma luz desfavorável e dando uma conotação diferente aos fatos. O mesmo costuma ocorrer nas Juntas Administrativas de Recursos de Infrações (JARIs) dos Departamentos de Trânsito brasileiros, que recebem inúmeras solicitações formais para que as penalidades aplicadas sejam revistas mediante diferentes justificativas.

O modelo teórico de Bandura (1999) sugere que a conduta transgressiva está pautada em quatro esquemas que, por sua vez, organizam oito mecanismos de desengajamento moral, conforme ilustrado na Figura 1.



Figura 1. Ação dos esquemas e mecanismos de desengajamento moral na conduta transgressora (Adaptado de Iglesias, 2008).

O primeiro esquema funciona como uma forma de reconstrução da conduta, em que o transgressor tenta transformar o ato prejudicial que cometeu em uma boa ação. Este esquema é composto por três mecanismos. Na justificação moral, o que é culpável pode se tornar uma conduta pessoal e socialmente aceitável, por meio de uma reconstrução cognitiva, colocando a ação como servindo a propósitos mais nobres (“não tem problema mentir, se for para salvar uma vida”). No uso de linguagem eufemística, há o mascaramento de atividades repreensivas na forma como são nomeadas, para diminuir a gravidade da ação ou conferir-lhe um status mais respeitável (“um tapa é só uma brincadeira”). Já no uso do mecanismo de comparação vantajosa, as condutas prejudiciais parecem ter uma pequena consequência ao serem comparadas com atividades mais repreensíveis do que elas (“é melhor roubar do que matar”) (Bandura, 1990).

O segundo esquema, nomeado como distorção do agente da ação, modifica a relação causal entre a conduta e os seus efeitos, sendo composto por dois mecanismos. Na difusão da responsabilidade o controle moral pode ser enfraquecido ao se recorrer à ideia de que outras pessoas estão agindo na mesma intenção (“se todo mundo faz, eu não sou culpado”) (Bandura, Underwood e Fromson, 1975). No mecanismo de deslocamento da responsabilidade as pessoas podem ver suas ações como respostas às pressões sociais ou imposições de outros (“não tenho culpa se tive uma má educação”), muito mais do que algo pelo que são individualmente responsáveis (Bandura, 1995; Milgram, 1974).

Um terceiro esquema prevê a distorção das consequências da transgressão e é composto pelo mecanismo com essa mesma denominação, especificando o modo pelo qual as pessoas minimizam o mal que causam, evitam encará-lo ou negligenciam seus aspectos nocivos (“um tapinha não dói”) (Bandura, 1999).

O quarto e último esquema considera que o transgressor realiza uma distorção da visão real de sua vítima, por vezes percebendo-se como vítima e transformando a vítima em réu. É composto pelos mecanismos de desumanização e de atribuição de culpa. Na desumanização, retira-se das pessoas suas qualidades humanas, diminuindo o respeito por elas (“certas pessoas merecem ser tratadas como animais”) (Zimbardo, 1995). Na atribuição de culpa as pessoas vêem a si mesmas como vítimas pressionadas a agir de forma prejudicial por uma provocação forçada ou a verem suas vítimas como culpadas e merecedoras de seu prejuízo (“ele praticamente pediu para ser agredido”) (Bandura, 1990).

Esses quatro esquemas têm sido utilizados para compreender o comportamento transgressivo em diversas áreas, como saúde, crime, consumo e comportamento organizacional (uma revisão pode ser encontrada em Iglesias, 2008). Contudo, até o momento, não são conhecidos trabalhos que utilizem este referencial aplicado ao contexto do trânsito, tampouco que testem empiricamente a estrutura de esquemas previstos pelo modelo considerando diferentes contextos culturais. Por esta razão, foram delineados dois estudos para se desenvolver e encontrar evidências de validade de uma medida de justificativas de motoristas para infrações de trânsito, sob a perspectiva do desengajamento moral.

ESTUDO 1

Neste estudo buscou-se investigar a relação de uma medida preliminar de justificativas baseadas nos quatro esquemas de desengajamento moral com uma medida de frequência autorrelatada de cometimento de infrações.

Participantes

Participaram da pesquisa 100 motoristas residentes na cidade do Rio de Janeiro, de ambos os sexos, com idade entre 18 e 56 anos. Não foram consideradas variáveis de caracterização socioeconômica da amostra.

Instrumentos

Foram utilizados neste estudo dois instrumentos desenvolvidos e descritos por Iglesias (2002):

1. *Escala de Cometimento de Infrações*: composta por 16 itens relacionados a diferentes infrações descritas no Código de Trânsito Brasileiro (Brasil, 1998), avaliados em nove categorias de frequência. Ressalta-se que, devido à impossibilidade de considerar todas as infrações de trânsito previstas pela legislação, optou-se por incluir nesse instrumento somente as infrações mais registradas pelas autoridades gestoras (DPRF, 2007).

2. *Escala de Justificativas de Motoristas (EJM)*: elaborada com base na *Multifaceted Scale of Mechanisms of Moral Disengagement* (Bandura, 1995). Os itens do instrumento original foram submetidos a um processo de tradução e re-tradução por pesquisador bilíngue, adaptando-os à temática do comportamento infracional no trânsito, sendo também avaliados por colegas psicólogos sociais. Inicialmente composta por 57 itens, representava cada um dos quatro esquemas de desengajamento moral, contendo alternativas como “falar rapidinho no celular não tem problema” ou “não é justo ser multado por excesso de velocidade já que muitas pessoas não respeitam os limites”. A versão

final de coleta, no entanto, apontou inconsistência em 20 dos 57 itens, mantendo-se um formato de 37 itens, inviabilizando a manutenção de um número equilibrado de itens para cada um dos quatro esquemas. Cada item é avaliado em uma escala de concordância com nove categorias (“discordo totalmente” a “concordo totalmente”). Os esquemas mais presentes na escala foram o da reconstrução da conduta e de distorção do agente da ação. A maior parte dos itens é descrita na Tabela 1.

Procedimentos

A aplicação dos instrumentos foi realizada individualmente com abordagem face-a-face em diversos contextos, incluindo dois *campi* universitários e centros comerciais. O tempo de preenchimento foi de cerca de 10 minutos.

Resultados

Considerando os escores médios por instrumento, os resultados indicaram a existência de uma correlação positiva e significativa entre o uso dos mecanismos de desengajamento moral e a frequência do cometimento de infrações ($r = 0,53$, $p < 0,01$). Em relação aos esquemas teorizados por Bandura, os itens referentes à reconstrução da conduta apresentaram a maior correlação com o cometimento de infrações ($r = 0,61$, $p < 0,001$).

Discussão

Os resultados indicaram que o uso de mecanismos de desengajamento moral relaciona-se positivamente com o cometimento de infrações, *i.e.*, motoristas que admitem cometer infrações desengajam e justificam mais seus comportamentos via diferentes esquemas de mecanismos. Este estudo apresentou uma primeira versão da EJM adaptando o instrumento desenvolvido por Bandura (1995) ao contexto do trânsito, em especial à temática da transgressão de motoristas. Assim, o conceito de desengajamento moral mostrou-se, em função das correlações com o cometimento de infrações, apropriado para a investigação desse tipo de fenômeno no trânsito.

Ressalta-se que o tamanho limitado da amostra investigada nesse estudo impossibilitou a realização de uma análise fatorial, bem como da descrição de características psicométricas do instrumento que indicassem a consistência e a validade da escala (Laros, 2005).

Evidenciou-se, portanto, a necessidade de um segundo estudo, visando a encontrar indicadores de validade e fidedignidade para essa medida. Desta maneira, planejou-se o Estudo 2 para uma amostra consideravelmente maior, de modo a se aprimorar a

EJM e investigá-la por meio de análises estatísticas multivariadas.

ESTUDO 2

Participantes

A EJM foi respondida por 563 motoristas da cidade de Brasília, porém, após um procedimento de análise exploratória dos dados, foram excluídos 16 casos que demonstraram valores atípicos, principalmente em relação à idade, totalizando 547 participantes, sendo 56,8% do sexo masculino, com idade entre 18 e 68 anos ($M=33,21$ e $DP=11,49$), solteiros (48%) e habilitados principalmente nas categorias B (67%) e AB (14%).

Instrumento

Foi realizada nova validação dos 37 itens da EJM descrita no Estudo 1, por meio da análise por cinco juízes especialistas em psicologia social, ambiental e do trânsito, indicando a necessidade de efetuar alterações de ordem semântica e a exclusão de um item ambíguo. Também foi feita a opção por diminuir o número de pontos da escala de concordância de nove para quatro. A escolha por manter o número par na escala de concordância foi feita com o objetivo de evitar que o participante registrasse uma opção neutra para cada item. A Escala de Cometimento de Infrações não foi utilizada neste estudo, uma vez que já se encontraram correlações entre os dois construtos no Estudo 1.

Procedimentos

Os questionários foram respondidos individualmente em coletas coletivas, incluindo estudantes universitários e de cursos profissionalizantes na área de trânsito. Também foram abordados motoristas que aguardavam os serviços de lava jato em postos de gasolina para participar da pesquisa.

Resultados

Inicialmente, a EJM foi submetida a procedimentos de análise exploratória, o que indicou boa fatorabilidade da matriz de correlações ($KMO = 0,91$). Diversas estruturas fatoriais foram testadas pelos métodos de análise paralela, critério de Guttman-Kaiser e gráfico de sedimentação, apontando para a possibilidade da extração de até 10 fatores. Entretanto, a estrutura de melhor interpretação teórica surgiu a partir da extração de três fatores pelo método dos eixos principais com rotação varimax, obtida após a exclusão de oito itens com carga inferior a 0,40. A distribuição dos itens, suas cargas fatoriais e os alfas de Crombach de cada fator são descritos na Tabela 1.

TABELA 1
Cargas Fatoriais da Análise Fatorial com Rotação Varimax da Escala de Justificativas de Motoristas

Itens	Reconstrução da Conduta	Minimização da Culpa	Distorção do Agente da Ação
Não tem problema dar uma fechada em alguém que é uma lesma no trânsito.	,71		
Não há problemas em tomar uns choppinhos antes de dirigir.	,64		
Uma pessoa muito lerda na pista da esquerda merece um fino ao ser ultrapassado.	,61		
Comparado com outros delitos que são cometidos, dirigir bêbado não é nada sério.	,61		
Perseguir agressivamente outro carro é uma forma de mostrar que ele se comportou errado.	,57		
Não é nada sério avançar um sinal onde não há ninguém pra atravessar.	,57		
Os motociclistas merecem uma fechada pois eles nunca respeitam os carros.	,56		
Alguns motoristas merecem ser tratados como animais.	,54		
Provocar outro motorista por meio de farol alto não causa nenhum dano real.	,50		
Não é justo ser multado por excesso de velocidade já que muitas pessoas não respeitam os limites.	,49		
Os motoristas são tão pressionados no trânsito que são obrigados a cometer algumas infrações.		,68	
Não é algo ruim ultrapassar o limite de velocidade se for de vez em quando.		,59	
É aceitável cometer uma infração se for por causa da má direção de outros motoristas.		,58	
As infrações deveriam ser perdoadas se forem cometidas num local que não se conhece.		,55	
Não há problema em cometer infrações que não vão causar acidentes como estacionar em local proibido.		,48	
Ultrapassar o limite de velocidade só no momento de uma ultrapassagem não deve ser considerado uma infração.		,48	
Uma pessoa não pode ser culpada por não manter o carro sempre revisado, já que nem todos têm boa condição financeira.		,48	
Falar rapidinho no celular dirigindo não tem problema.		,46	
Ninguém é obrigado a parar no sinal se o governo não investe em segurança.		,44	
Usar o acostamento num engarrafamento é uma questão de inteligência.		,41	
Se as pessoas vivem em péssimas condições elas não podem ser culpadas por se comportarem agressivamente no trânsito.			,64
Se um motorista não teve uma formação adequada ele não deve ser culpado por seu mau comportamento no trânsito.			,62
Muita gente buzina, então não há mal nisso.			,56
Um motociclista não deve ser punido por ultrapassar o sinal se os ciclistas também o fazem.			,48
Se a pessoa fica agressiva no volante a culpa é do próprio trânsito.			,46
Uma pessoa não pode ser culpada por dirigir agressivamente se a vida atual a pressiona a agir assim.			,45
Buzinar não machuca ninguém.			,44
Se a cidade já está suja mesmo jogar lixo pela janela do carro não é tão sério.			,42
Autovalores	5,13	4,04	3,37
Percentual de variância explicada	14,26	11,23	9,36
Percentual de variância acumulada	14,26	25,49	34,85
Alfa de Crombach	0,81	0,81	0,69

Nota: foram omitidos os itens que apresentaram carga fatorial inferior a 0,40.

Os fatores identificados foram nomeados como Reconstrução da Conduta (alfa = 0,81), com 10 itens que incluem a transformação da transgressão em algo positivo ou aceitável; Minimização da Culpa (alfa = 0,81), com 10 itens que sugerem uma distorção da conduta repreensível, por meio da atribuição de responsabilidade a outra pessoa e Distorção do Agente da Ação (alfa = 0,69), com oito itens de difusão ou deslocamento da responsabilidade para outra pessoa.

Utilizando o critério Lambda de Wilks, uma MANOVA para medidas repetidas revelou que o fator Minimização da Culpa gerou os maiores escores de uso, seguido de Distorção do Agente da Ação e Reconstrução da Conduta, $F(2, 505) = 52,74, p < 0,001, \eta_p^2 = 0,17$. Não foram verificadas interações com o sexo do motorista, $F(2, 505) = 2,36, p = 0,10, \eta_p^2 = 0,01$.

Discussão

Os resultados deste estudo revelaram evidências de validade semântica e de construto da EJM, considerando a análise feita por juízes e os dados gerados pela análise fatorial. A EJM permaneceu com 28 itens após ser aprimorada e alcançou propriedades psicométricas satisfatórias, incluindo boa consistência interna para dois de seus fatores e uma consistência aceitável para o terceiro fator. Desse modo, a EJM se configura como um instrumento válido e fidedigno para investigar as justificativas de motoristas no trânsito conforme previstas pelo modelo de desengajamento moral.

No que se refere à validade fatorial, houve incompatibilidade entre os resultados encontrados neste estudo e o modelo teórico que embasou a elaboração do instrumento. Ao invés de quatro fatores (Bandura, 1977), foram encontrados apenas três: Reconstrução da Conduta, Minimização da Culpa e Distorção do Agente da Ação. Os itens elaborados por Bandura (1995) para representar os fatores de distorção da visão da vítima e de distorção das consequências apresentaram cargas fatoriais abaixo do critério de exclusão neste Estudo 2. Ressalta-se que, no estudo original, Bandura (1995) investigava um único comportamento (agressão infantil), enquanto o presente estudo investigou vários comportamentos infracionais no trânsito. Essa pode ser uma explicação para a divergência entre o referencial teórico do desengajamento moral e o número de fatores encontrados no Estudo 2.

O conceito de desengajamento moral tem sido investigado em diferentes contextos, especialmente para analisar comportamentos transgressivos (Iglesias, 2008), mas não se encontraram estudos sistemáticos realizados na área de comportamento no trânsito, seja no Brasil, seja na literatura internacional. Os dois

estudos descritos neste artigo indicam que o construto de desengajamento moral pode ser apropriadamente utilizado para investigar o comportamento infracional no trânsito, especialmente o fenômeno de se justificar o cometimento de infrações perante padrões morais ou prescrições legais especificadas. A medida aqui relatada operacionaliza de maneira válida e fidedigna esse construto, constituindo um instrumento de autorelato e de preenchimento breve.

É importante ressaltar que, nos estudos sobre desengajamento moral realizados anteriormente, foram identificadas diferentes estruturas fatoriais, a depender do contexto de aplicação. A pesquisa de Bandura e cols. (1996) sobre agressão infantil indicou uma estrutura unifatorial, confirmada por análises de trajetória (*path analysis*). Os estudos de Boardley e Kavussanu (2007), com esportistas, por sua vez, indicaram dois modelos fatoriais: o primeiro com sete dimensões e o segundo com seis dimensões. Como meros exemplos, esses resultados evidenciam a necessidade de se investigar a relação entre o referencial teórico utilizado e as características socio-culturais envolvidas em cada contexto de investigação, com potenciais desdobramentos para o próprio modelo teórico original.

Quanto ao exame específico dos fatores encontrados, a Reconstrução da Conduta é considerada por Bandura e cols. (1996) como o esquema que mais contribui para a conduta transgressiva, o que foi expresso nos resultados do Estudo 1. Este dado sugere que justificativas nessa categoria podem ser mais utilizadas pelos motoristas para minimizar o efeito negativo da ação transgressora sobre si mesmo. Bandura (1999) argumenta que isso pode ocorrer porque, além dos mecanismos de desengajamento moral que compõem esse esquema retirarem as características antissociais da ação, eles também a investem com propostas dignas e morais, fortalecendo a quebra da autocensura e conferindo senso de autoaprovação ao transgressor.

Os dados do Estudo 2, no entanto, indicam que os mecanismos mais utilizados pelos motoristas são aqueles incluídos no fator Minimização da Culpa, que contempla justificativas referentes à culpabilização do outro. A principal característica deste mecanismo é o fato do indivíduo distorcer a conduta repreensível, por meio da atribuição de responsabilidade a outra pessoa, como forma de evitar a penalidade. Trata-se de uma maneira de reconstruir a conduta por meio da distorção do agente da ação, utilizando mecanismos dos dois esquemas de desengajamento moral.

Os resultados dos dois estudos indicam que os motoristas, ao justificarem as infrações que cometem, parecem utilizar um processo de transformação ou distorção da situação que realmente ocorreu, seja

por meio da modificação de aspectos de sua conduta repreensível, seja pela distorção da pessoa que a cometeu. O fato dos itens referentes aos mecanismos distorção das consequências e distorção da visão da vítima terem saturado em fatores divergentes ou terem sido excluídos por apresentarem carga fatorial inferior a 0,40 pode indicar que esses mecanismos são pouco utilizados pelos condutores. A exclusão desses dois mecanismos sugere que o foco maior do condutor, ao elaborar a justificativa, pode estar no agente da ação e na conduta transgressora, e não nas consequências ou nas vítimas dessa conduta. Deve-se considerar ainda, que esse é um critério de exclusão mais conservador, uma vez que o critério de 0,30 tende a ser mais utilizado em instrumentos dessa natureza.

A principal implicação desta pesquisa é que a abordagem de Bandura (1977) pode ser utilizada no contexto do trânsito brasileiro, desde que respeitadas as especificidades inerentes a cada cultura e contexto. Pode ser valioso utilizar os preceitos do desengajamento moral no processo de educação de motoristas e na elaboração de campanhas de trânsito, criando-se estratégias de engajamento perante as armadilhas cognitivas que nos deixam menos autocensurados para cometer infrações. Isso corresponde a alguns paradigmas relevantes em psicologia social, que concebem o homem ora como um gerenciador de impressões (para os outros e para si mesmo), ora como alguém que busca consistência cognitiva, ou mesmo alguém que comete erros sistemáticos de julgamento social (Baumeister, 2010). Finalmente, deve-se considerar que a validação de instrumentos psicométricos é um processo contínuo, o que ressalta a importância de que novos itens ou instrumentos sejam elaborados e testados com diferentes amostras e contextos. Da mesma forma, espera-se que novos estudos acerca do tema sejam realizados, visando oferecer contribuições teóricas relevantes ao campo da psicologia social e da psicologia do trânsito, tendo em vista, sobretudo, as suas aplicações práticas.

REFERÊNCIAS

- Bandura, A. (1977). *Social learning theory*. New Jersey: Prentice-Hall.
- Bandura, A. (1990). Selective activation and disengagement of moral control. *Journal of Social Issues*, 46(1), 27-46.
- Bandura, A. (1995). *Multifaceted scale of mechanisms of moral disengagement*. Manuscrito não-publicado. Department of Psychology, Stanford University, Palo Alto, Estados Unidos.
- Bandura, A. (1999). Moral disengagement in the perpetration of inhumanities. *Personality and Social Psychology Review*, 3(3), 193-209.
- Bandura, A. (2008). *A evolução da teoria social cognitiva*. In A. Bandura, R. G. Azzi & S. Polydoro (Eds.). *Teoria social cognitiva: Conceitos básicos* (pp. 15-41). Porto Alegre: ArtMed.
- Bandura, A., Barbaranelli, C., Caprara, G.V. & Pastorelli, C. (1996). Mechanisms of moral disengagement in the exercise of moral agency. *Journal of Personality and Social Psychology*, 71(2), 364-374.
- Bandura, A., Underwood, B. & Fromson, M. E. (1975). Disinhibition of aggression through diffusion of responsibility and dehumanization of victims. *Journal of Research in Personality*, 9, 253-269.
- Baumeister, R.F. (2010). Social psychologists and thinking about people. In R.F. Baumeister & E.J. Finkel (Eds.). *Advanced social psychology: The state of the science* (pp. 5-24). New York: Oxford University Press.
- Bicchieri, C. (2006). *The grammar of society: The nature and dynamics of social norms*. New York: Cambridge University Press.
- Boardley, I. D. & Kavussanu, M. (2007). Development and validation of the moral disengagement in sport scale. *Journal of Sport & Exercise Psychology*, 29, 608-628.
- Brasil. (1998). *Código de trânsito brasileiro*. Brasília: Senado Federal.
- Departamento de Polícia Rodoviária Federal (2007). *Relatórios de infração X tipo*. Acesso em 25/12/2011. Disponível em: <http://www.dprf.gov.br/PortalInternet/estatistica.faces>.
- Departamento de Polícia Rodoviária Federal (s.d.). *Estatísticas de infrações de trânsito*. Acesso em: 16/03/2011. Disponível em: <http://www.dprf.gov.br/PortalInternet/estatistica.faces>.
- Festinger, L. (1957). *A theory of cognitive dissonance*. Stanford: Stanford University Press.
- Heider, F. (1958). *The psychology of interpersonal relations*. New York: Wiley.
- Iglesias, F. (2002). *Desengajamento moral: Um estudo com infrações de trânsito*. Dissertação de mestrado não publicada. Rio de Janeiro, UFRJ.
- Iglesias, F. (2008). Desengajamento moral. In A. Bandura, R. G. Azzi & S. Polydoro (Eds.). *Teoria social cognitiva: Conceitos básicos* (pp. 165-176). Porto Alegre: ArtMed.
- Johnson, H.M. (1938). Review of psychology and the motorist. *Psychological Bulletin*, 35(8), 561-564.
- Milgram, S. (1974). *Obedience to authority*. New York: Harper and Row.
- Neto, I.L. (2009). *Justificativas de motoristas para infrações de trânsito: Esboçando um modelo* (Dissertação de mestrado não publicada). Universidade de Brasília, Brasília.
- Laros, J.A. (2005). O uso da análise fatorial: Algumas diretrizes para pesquisadores. In L. Pasquali (Ed.). *Análise fatorial para pesquisadores* (pp. 181-202). Brasília: LabPAM, UnB.
- Rozestraten, R.J. (2001). Os prós e contras da análise de acidentes de trânsito. *Arquivos Brasileiros de Psicologia*, 53, 7-22.
- Yilmaz, Y. & Çelik, H.E. (2006). Risky driving attitudes and self-reported traffic violations among Turkish drivers: The case of Eskisehir. *Dogus Üniversitesi Dergisi*, 7(1), 127-138.
- Zimbardo, P.G. (1995). The psychology of evil: A situationist perspective on recruiting good people to engage in antisocial acts. *Research in Social Psychology*, 11, 125-133.

Recebido em: 23.08.2011. Aceito em: 13.01.2012.

Autora:

Ingrid Luiza Neto – Aluna de doutorado no Programa de Pós-Graduação em Psicologia Social, do Trabalho e das Organizações – Laboratório de Psicologia Ambiental, Instituto de Psicologia, Universidade de Brasília.

Fabio Iglesias – Professor do Programa de Pós-Graduação em Psicologia Social, do Trabalho e das Organizações – Laboratório de Psicologia Social, Instituto de Psicologia, Universidade de Brasília.

Hartmut Günther – Professor do Programa de Pós-Graduação em Psicologia Social, do Trabalho e das Organizações – Laboratório de Psicologia Ambiental, Instituto de Psicologia, Universidade de Brasília.

Enviar correspondência para:

Laboratório de Psicologia Ambiental – Instituto de Psicologia
Universidade de Brasília
CEP 70900-100, Brasília, DF, Brasil
E-mail: ingridluizaneto@gmail.com