

JOANA ROSENDO COSTA E SILVA

**ESTUDO DA RELAÇÃO ENTRE ESTILOS DE AGRESSIVIDADE,
COMPORTAMENTOS DE RISCO NA CONDUÇÃO E RESOLUÇÃO DE
PROBLEMAS NOS CONDUTORES**

Orientador: Professora Doutora Joana Brites Sousa

**Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias
Escola de Psicologia e Ciências da Vida**

JOANA ROSENDO COSTA E SILVA

**ESTUDO DA RELAÇÃO ENTRE ESTILOS DE AGRESSIVIDADE,
COMPORTAMENTOS DE RISCO NA CONDUÇÃO E RESOLUÇÃO DE
PROBLEMAS EM CONDUTORES**

Dissertação defendida em provas publicas para a obtenção do grau de Mestre em Psicologia Clínica e da Saúde, no curso de Psicologia e Clínica da Saúde da Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, no dia 06 de Abril de 2017, perante o Juri nomeado pelo Despacho 2/2017, com a seguinte composição:

Presidente: Professor Doutor Américo Baptista

Arguente: Professora Doutora Patrícia Pascoal

Orientador: Professora Doutora Joana Brites Rosa

**Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias
Escola de Psicologia e Ciências da Vida**

Lisboa

2016

Epígrafa

“Amor e ódio constituem os dois principais elementos a partir dos quais se constroem as relações humanas. Mas amor e ódio envolvem agressividade. Por outro lado, a agressão pode ser um sintoma de medo. [...] De todas as tendências humanas, a agressividade, em especial, é escondida, disfarçada, desviada, atribuída a agentes externos, e quando se manifesta é sempre uma tarefa difícil identificar suas origens”.

Winnicott, 1939

Resumo

O “*Road Rage*” tem sido cada vez mais associado como fator de risco nos acidentes rodoviários. Assim torna-se importante avaliar ambos em relação às estratégias de coping para seja possível compreender melhor que ações de risco propiciam mais ao envolvimento em acidentes. Participaram na mesma 216 sujeitos sendo 96 do sexo masculino com uma média de idades de 29,56 (DP=10,189) e 120 do sexo feminino, com média de idade de 31,54 (DP=11,027). Como medidas de avaliação recorreu-se ao *Driver Stress Profile* (DSP; Larson, J. 2000; versão traduzida por Rosendo & Rosa, 2015), *Driver Behaviour Questionnaire* (DBQ; Reason et. Al., 1990; versão traduzida e adaptada por Brites, 2006) e o Inventário de Resolução de Problemas (IRP; Vaz Serra, 1987). De acordo com os resultados, a punição, raiva, impaciência e competição encontram-se positivamente associadas aos comportamentos de riscos e a sua relação com a resolução de problemas também indicou uma correlação positiva nas variáveis raiva, competição e punição, existindo uma associação negativa entre a impaciência e a atitude ativa. Relativamente à associação entre os comportamentos de risco e a resolução de problemas, as variáveis violações não intencionais, erros falta de atenção e procura de sensações encontram-se positivamente associadas, ao invés das violações e lapsos, que revelaram uma associação negativa.

Palavras-Chave: Comportamento na condução; Agressividade; Comportamentos de risco e Resolução problemas.

Abstract

The concept of "Road Rage" has been increasingly studied and thus, associated as a risk factor in road accidents. Having the possibility to integrate in risk behavior designation, becomes important to evaluate both with regard to coping strategies in order to better understand each risk actions provide further involvement in accidents. In this research participated 216 subjects and 96 male with a mean age of 29.56 (SD = 10,189) and 120 females, with a mean age of 31.54 (SD = 11.027). Was used as measures Driver Stress Profile (DSP; Larson, J. 2000; translated version by Rosendo & Rosa, 2014), Driver Behaviour Questionnaire (DBQ;. Reason et al., 1990; translated and adapted version by Brites, 2006) and Inventory Problem Solving (IRP; Vaz Serra; 1987). According to the results , the punishment , anger , impatience and competition are positively associated with risk behaviors and their relationship with problem resolution also indicated a positive correlation in anger variables , competition and punishment and there is a negative association between impatience and active attitude . Regarding the association between risk behaviors and problem solving , the variables unintentional violations , errors, lack of attention and sensation seeking are positively associated , instead of the breaches and lapses which revealed a negative association.

Keywords: Road Behaviour; Aggressiveness; Risk Behaviours and Problem Solving.

Abreviaturas

ANSR – Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária

APA – American Psychological Association

DSP – Driver Stress Profile

DP – Desvio Padrão

et. al. – *et allis* ou e outros

ESNR – Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária

H1 – Hipótese 1

H2 – Hipótese 2

H3 – Hipótese 3

H4 – Hipótese 4

IBM – International Business Machines

M - Média

DBQ - Driver Behaviour Questionnaire

IRP - Inventário de Resolução de Problemas

SPSS – Statistical Package for Social Sciences

Índice

Introdução	11
Capítulo 1- Agressividade na Condução	15
1.1. Conceitos	16
1.2. Classificação da Agressividade Humana.....	17
1.3. Modelos Explicativos da Agressão	18
1.3.1. Modelo Geral da Agressão	18
1.3.2. Raiva vs. Agressão	19
1.4. Fatores Influentes da Agressividade na Condução.....	20
1.5. Avaliação da Agressividade no Condutor	23
Capítulo 2- Comportamentos de Risco na Condução.....	24
2.1. Segurança Rodoviária	25
2.1.1. Dados Estatísticos	25
2.2. Aspetos Psicológicos no Risco da Condução.....	26
2.2.1. Tarefa Condução	26
2.3. Comportamentos de Risco na Condução.....	28
2.4. Avaliação dos Comportamentos de Risco na Condução	30
Capítulo 3- Resolução de Problemas	31
3.1. Conceitos e Modelos Teóricos	32
3.1.1. Stress	32
3.1.2. Coping	34
3.1.2.1 Funções do coping.....	35
3.1.2.2. Aprendizagem estratégias de coping	35
3.2. Coping no Controlo das Situações Indutoras de Stress	36
3.3. Avaliação de Estratégias de Coping	37
Capítulo 4- Conceptualização da Investigação.....	38
4.1. Questões, objetivos e hipóteses de investigação	39
4.2. Método	41
4.2.1 Constituição da Amostra	41
4.2.2. Participantes	41
4.2.3. Instrumentos	43
4.2.4. Procedimento.....	46
Capítulo 5- Resultados	47
5.2. Estilos de Agressividade e Comportamentos de Risco na Condução.....	49

5.3. Estilos de Agressividade e Resolução de Problemas.....	49
5.4. Comportamentos de Risco na Condução e Resolução de Problemas	50
5.5. Diferença entre sexos e estilos de agressividade	52
Capítulo 6- Discussão de Resultados.....	53
6.1. Análise e discussão de resultados.....	54
6.2. Limitações e sugestões para futuras investigações	58
Conclusão.....	59
Referências Bibliográficas	61
Anexos.....	I
Anexo A.....	II

Índice de Tabelas

TABELA 1. Tabela de caracterização demográfica da amostra	42
TABELA 2. Tabela comparativa de características da situação de condutor, entre sexos.	43
TABELA 3. Tabela descritiva da experiência de condução dos indivíduos, entre sexos.	48
TABELA 4. Tabela da correlação entre estilos de agressividade e comportamentos na condução.....	49
TABELA 5. Tabela da correlação entre estilos agressivos e a resolução de problemas (1).....	50
TABELA 6. Tabela da correlação entre estilos agressivos e a resolução de problemas (2).....	50
TABELA 7. Tabela de correlação entre comportamentos de risco e resolução de problemas (1)	51
TABELA 8. Tabela de correlação entre comportamentos de risco e resolução de problemas (2)	51
TABELA 9. Tabela comparativa entre sexos em relação a estilos de agressividade	52

Índice de Figuras

FIGURA 1. Modelo Geral da Agressão (Anderson & Bushman, 2002)	19
FIGURA 2. Análise Psicológica da Função Condução (Bartilotti et. al., 2006; Rozestraten, 1988).....	26
FIGURA 3. Modelo de Stress baseado na Inibição da Ação (Ausloos, 1996)	33

Introdução

De acordo com a Organização Mundial de Saúde (2015), os acidentes rodoviários causam cerca de 1.25 milhões de mortes por ano e entre 20 a 50 milhões de indivíduos em ferimentos não fatais, que por sua vez podem originar incapacidades.

Quer sejam acidentes intencionais ou não intencionais encontram-se entre as 5 causas de morte mais comuns na Europa e constituem-se como um problema de saúde pública grave que afeta ao nível pessoal e familiar das vítimas, sistemas de saúde e de proteção social. Em Portugal, os acidentes rodoviários são uma das principais causas de mortalidade e lesões, sobretudo nos jovens. Ao considerar que todos os anos circulam novos condutores na estrada, torna-se importante sensibilizar em relação aos fatores de risco associados à sinistralidade rodoviária (ANSR, 2012).

A sinistralidade rodoviária é um de foco da Psicologia uma vez que, esta pode prestar o seu contributo na prevenção primária e promoção de saúde. A compreensão da causa dos acidentes rodoviários torna-se fundamental para melhorar as condições sujeitas aos fatores de risco apurados. As condições da estrada ou meteorológicas, o estado do veículo e sobretudo, o erro humano constituem-se como os principais fatores de risco associados a acidentes na estrada (MS.DGS, 2010).

As causas que se encontram associadas ao fator humano na relação com acidentes rodoviários baseiam-se no sexo; atitudes; idades; fadiga; estado de espírito; comportamentos de risco (e.g. o consumo de álcool ou condução em excesso de velocidade); entre outros (Oliveira, 2007). E assim, dada a panóplia de temáticas que poderiam ser de igual forma avaliadas, no presente estudo procurou-se compreender de que forma a agressividade na condução poderia influenciar o comportamento do condutor focando a sua relação com os comportamentos de risco e as capacidades cognitivas do indivíduo, nomeadamente a resolução de problemas.

De acordo com Lorenz (1966) a agressão é um exemplo de simplificação do processo natural de adaptação do organismo e o dito “instinto da agressão” não possui um propósito destrutivo e fatal e sim um contributo na preservação e organização da vida. O autor refere ainda que as funções básicas do comportamento agressivo animal são reguladas pelos instintos de territorialidade, defesa da prole e hierarquia. Este instinto pode ocorrer ou ser suprimido de acordo com o contexto em que o animal se encontra.

No contexto da condução a agressividade pode ser expressa através de comportamentos instrumentais e comportamentos hostis. Em relação aos comportamentos instrumentais, indivíduo visa alcançar o destino, ultrapassando obstáculos e impedimentos ao seu avanço. Como exemplo buzinar, fazer sinais de luz e/ou ultrapassar pela direita. Já nos comportamentos

hostis, o condutor recorre como meio para se sentir melhor. Trata-se de um tipo de agressão mais direcionada a magoar o outro, podendo traduzir-se como um problema psicossocial mais profundo (Shinar, 1998).

A distinção entre a raiva e a agressão torna-se importante para a compreensão do presente estudo e a raiva é considerada como um estado emocional que oscila entre a irritação e fúria extrema ou “*rage*” e em relação à agressão, esta será descrita como um comportamento direcionado a outros, de carácter destrutivo e/ou punitivo (Spielberger, 1983).

Dado o facto de que a agressividade pode ser despoletada no contexto da condução e influenciar o desempenho responsável e seguro do condutor do veículo foi considerado pertinente avaliar a relação entre a mesma e os comportamentos de risco. Os comportamentos de risco constituem-se como qualquer comportamento indica a probabilidade de resultar um dado negativo para a saúde do sujeito, tanto como condutor como para outros (Jafarpour & Movaghar, 2014).

Cerca de 90% dos acidentes, de acordo com Malta et al. (2000), ocorrem por faltas de respeito pelas normas e regras de circulação ou pelo desrespeito dos outros utentes da via, má conduta cívica e os comportamentos de risco encontram-se inerentes a este quadro.

Existem vários fatores associados aos comportamentos de risco, entre eles. O fator idade, pois o grau de experiência influencia o comportamento do condutor (Reto & Sá, 2003). O fator do género, também já foi estudado e associado como fator influente para a propensão de comportamentos de risco e indicam que o sexo masculino é mais propenso para sofrer acidentes do que o sexo feminino (Girão & Oliveira, 2012).

Reason et al., (1990) desenvolveram três classificações para os erros humanos. As violações, os erros e os lapsos e dessa categorização, dividiram entre comportamentos de infração por violações deliberadas ou intencionais e comportamentos resultantes de erros.

Deste ponto, tornou-se pertinente associar as estratégias de coping ao presente estudo, de forma que fosse possível compreender melhor a interação da capacidade de resolução de problemas no contexto da condução.

O stress relaciona o meio com a pessoa ao envolver uma incapacidade de resposta dos recursos internos face ao estímulo e causa uma sensação de ameaça ao bem-estar (Lazarus & Folkman, 1984).

O coping já concerne um conjunto de esforços cognitivos e comportamentais para lidar com as ditas situações que podem despoletar stress (Lazarus & Folkman, 1984). As funções deste residem na eliminação/modificação das condições que criam os problemas, no controlo perceptivo do significado das experiências/consequências, e na manutenção das consequências emocionais (Serra et. al., 1988).

Pode-se classificar, consoante as suas funções, as estratégias de coping focadas na emoção e focadas no problema. Quando a estratégia é focada na emoção tende a ser direcionada para a redução da sensação desagradável, enquanto a estratégia focada no problema tende a modificar o problema entre o sujeito e o estímulo que causa tensão (Ribeiro & Rodrigues, 2004).

A presente investigação visa estudar de que forma a agressividade e os comportamentos de risco adotados na condução de veículos podem ser influenciados pelas estratégias de coping, nomeadamente, através da estratégia da capacidade de resolução de problemas.

Uma vez que as características mais associadas ao envolvimento em acidentes rodoviários remetem-se para o fator humano, este encontra-se inerente à adoção de comportamentos de risco na estrada, estilo de condução mais ou menos agressiva e pela forma como o indivíduo lida com estratégias de resolução de problemas. Os estilos de agressividade adotados foram caracterizados de acordo com os resultados obtidos no *Driver Stress Profile* (DSP; Larson, 2000; versão adaptada e traduzida para português por Silva e Rosa, 2015), que permite classificar os condutores de acordo com o tipo de agressividade que costuma assumir durante a condução – Raiva, Impaciência, Competição e Punição. Os comportamentos de risco foram medidos através do questionário *Driver Behaviour Questionnaire* (DBQ; Reason et. Al., 1990; versão traduzida e adaptada por Brites, 2006), que avalia lapsos de condução, erros de condução e violações na condução com comportamentos referenciados como sendo de risco na estrada. E o Inventário de Resolução de Problemas (IRP; Vaz Serra, 1987), que visa medir a capacidade de resolução de problemas com que o indivíduo se depara no seu quotidiano.

A presente investigação encontra-se organizada por seis capítulos, de acordo com as temáticas abordadas.

No primeiro capítulo irá ser contextualizada a temática da agressividade humana, expondo conceitos, a classificação da agressividade humana, os fatores que podem influenciar a agressividade na condução e a respetiva avaliação do conceito nos condutores. Continuamente, no segundo capítulo, vai ser abordada a temática da segurança rodoviária com a contextualização através de dados estatísticos, seguida da explicação do comportamento da tarefa de condução, dos aspetos psicológicos associados aos comportamentos de risco adotados na condução e da diferenciação de géneros no comportamento da condução e a respetiva avaliação dos comportamentos em estudo. No terceiro capítulo, encontra-se organizado os conceitos inerentes às estratégias de coping em estudo, expondo conceitos e modelos teóricos, a compreensão do coping em situações indutoras de stress e a avaliação das estratégias de coping. No quarto capítulo encontra-se exposta a conceptualização da investigação, seguida

dos capítulos 5, referente aos resultados e por último, capítulo 6, respetivo a discussão dos resultados obtidos na investigação.

O presente estudo possui um carácter transversal, uma vez que a amostra foi recolhida num único momento cujas normas para citações e referenciação bibliográfica regem-se de acordo com a *American Psychological Association* (APA) e com o regulamento de dissertações, com as recomendações da Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias.

Capítulo 1- Agressividade na Condução

A agressividade pode ser considerada como uma reação natural do Ser Humano necessária para a auto preservação e conservação da espécie. De foro afetivo, esta é um comportamento emocional que pode surgir como função de defesa diante de perigos, ameaças e/ou ataques recebidos e torna-se fundamental, assim como o medo, na sustentação de tomada de decisões (Bertão, 2004).

1.1. Conceitos

Para compreender a agressividade é necessário compreender as várias abordagens teóricas sobre o comportamento humano. William James definiu como um instinto e Freud como uma pulsão de morte, portanto inata, não assimilada como culpa ou sublimada sob uma forma criativa e sim transferida para um objeto exterior à psique, que levaria a algum tipo de dano físico ou moral. Porém, no século XX, Bandura (1973) e outros autores começaram a desenvolver teorias no qual indicavam a agressividade como resultado da aprendizagem (Ramirez, 2001).

A agressividade pode se manifestar precocemente (Pacheco et al., 2005), persistir e agravar-se (Pesce, 2009) e/ou aparecer noutras fases de desenvolvimento ao longo da vida (Trembley, 2000). Esta pode ser caracterizada como um comportamento diferente da violência em si, por possuir um fator social, nomeadamente, a aprendizagem. A atitude agressiva mantém-se se for reforçada, pois não deixa de estar associada à violência e autores como Anderson e Bushman (2002) constataam que a diferença reside na dimensão do dano, onde a violência possui um foro extremo (e.g. morte) enquanto a agressão não é de igual forma intensa (Barbosa et al., 2011).

Dado que durante o período de infância representam-se as interpretações das regras de convivência e socialização, pode ser desenvolvida uma tendência para os indivíduos assumirem comportamentos violentos caso assistam aos mesmos em adultos que reagem com hostilidade. Assim, a violência começa a ser associada com a resolução de problemas, o que despoleta o carácter agressivo da personalidade (Barbosa et al., 2011). Esta questão torna-se pertinente na medida em que a educação é fundamental para a manutenção de comportamentos adequados, incluindo no trânsito.

Não existe uma definição consensual para a condução agressiva porém, a *Global Web Conference on Agressive Driving Issue* (2000) definiu que o comportamento de condução é agressivo se for deliberado e interfere no aumento do risco de colisão. Este pode ser motivado por impaciência, aborrecimento, hostilidade e/ou pressa. (UNECE, 2009)

O termo da condução agressiva é inerente à temática do “*Road Rage*”, que se caracteriza por ser a síndrome de raiva na estrada. Ambos são considerados como fatores de risco de difícil dissuasão. Nos Estados Unidos estima-se que tenham morrido 27650 pessoas e outros centenas de milhares com ferimentos, devido a acidentes consequentes da condução agressiva. (Dula, 2003; Reto e Sá, 2003)

Num estudo realizado em Portugal verificou-se que cerca de 56,6% dos participantes já tinham passado por algum tipo de acidente tanto enquanto peão/passageiro, enquanto condutor ou ambos. E nesse mesmo estudo, os participantes identificaram que as causas seriam a falta de civismo dos condutores, a formação inadequada dos condutores, velocidade excessiva, *stress*, distração, etc. assumindo que as causas não humanas como o mau estado das vias e sinalização, não são o principal fator de risco de acidentes rodoviários. (ENSR, 2007)

Segundo a OMS, 95% dos acidentes que resultam em vítimas mortais ou ferimentos graves têm como fator influente ou dominante o erro humano. As estradas são locais de partilha e constituem-se suscetíveis a desencadear conflitos e sendo o Ser Humano um ser biopsicossocial, as capacidades interativas que procura e estabelece com os outros também é alvo de atenção no contexto da condução (OMS, 2015).

1.2. Classificação da Agressividade Humana

Tendo em consideração que a agressividade encontra-se na ação, existem formas de esta poder ser desenvolvida. Como exemplo: hostilidade; agressão instrumental; agressão direta; Autoagressão; Agressão inibida; entre outros (Paulon, 2009). Os comportamentos agressivos observados na estrada, podem-se verificar numa grande heterogeneidade e segundo os autores Baron & Byrne (1994), pode-se dividir especialmente em 2 tipos, os comportamentos instrumentais e os comportamentos hostis. (cit in Shinar, 1998).

Os comportamentos instrumentais são percebidos pelo condutor como uma maneira de chegar ao destino ou seja, ultrapassa todos os obstáculos e impedimentos no seu caminho. São considerados como uma forma de coerção para com os outros utentes da estrada em vez de demonstração de intencionalidade de magoar ou assustar. Porém, pode-se verificar comportamentos que tendam a afastar outros condutores do caminho como o ato de buzinar, fazer sinais de luzes, ultrapassar pela direita, mudar frequentemente de via de trânsito, não ter em atenção o espaço que é necessário deixar aos outros ou tender a conduzir muito próximo do outro veículo, ignorando a distância necessária de segurança. Estes comportamentos deliberados podem tornar-se perigosos porque o condutor possui a ideia de que é uma forma de

conseguir “ganhar tempo”, daí tende a não fazer a sinalização correta de manobras e intenções, passar sinais vermelhos, desrespeitar as regras e outras sinalizações, obstruir a passagem de outros condutores ou circular com velocidade excessiva (Shinar, 1998).

Relativamente aos comportamentos considerados hostis, estes caracterizam-se como uma forma do condutor reage para se “sentir melhor” ou seja, descarrega a sua raiva nos condutores que provocaram o desencadeamento das suas frustrações. Trata-se de uma agressão mais direta, com intencionalidade de magoar o outro e tal traduz-se, à partida, em problemas psicossociais mais profundos por quem os pratica. Neste grupo, inserem-se os comportamentos considerados mais graves, nomeadamente, impedir a passagem de condutores que venham de trás ou colidir com veículos da frente, acelerar ou travar repentinamente, abusos de foro verbal e demonstração de gestos obscenos aos outros condutores, gritar, acenar, ripostar ou até mesmo o confronto físico. (Baron & Byrne, 1994).

Os comportamentos instrumentais estão mais associados à condução agressiva e os comportamentos hostis associados ao termo “*Road Rage*”. Há que considerar a permeabilidade da dicotomia entre comportamentos agressivos pois a conduta pode ser determinada como instrumental e hostil simultaneamente. Ou seja, o não permitir a passagem de outro veículo pode ter um fundamento instrumental caso o condutor tenha a intenção de “ganhar tempo” pois consegue obter a via livre mas caso tenha sido despoletado por raiva em relação ao outro condutor, já possui um carácter hostil. No caso da buzina, por exemplo, esta tanto pode ser feita para fazer entender o outro condutor que se tem pressa ou para ofender. E os comportamentos tanto instrumentais como hostis podem ter um percurso onde um é alterado por outro. Curiosamente, condutores considerados agressivos tendem a negar com frequência a sua intenção de ofender os outros e não consideram que a sua condução possa assustar os mesmos (Baron & Byrne, 1994).

1.3. Modelos Explicativos da Agressão

1.3.1. Modelo Geral da Agressão

Com o intuito de estudar o termo agressão foi desenvolvido o Modelo Geral da Agressão baseado em estruturas do conhecimento. Este modelo, desenvolvido por Anderson & Bushman (2002), constitui-se como uma das mais recentes tentativas de explicação sobre a agressividade humana. Assim, este modelo procura estudar as estruturas de conhecimento para perceção, interpretação, tomada de decisão e ação. Distinguem-se 3 tipos de subcategorias de estruturas: esquemas perceptuais; esquemas pessoais e scripts comportamentais. Estas

estruturas, desenvolvidas a partir da experiência dos indivíduos, acabam por interferir na perceção em níveis diferentes e à medida que vão sendo utilizadas possuem a tendência para tornarem-se automática, mantendo a associação a estados afetivos e direcionando a resposta comportamental do indivíduo face às exigências ambientais (Anderson & Bushman, 2002).

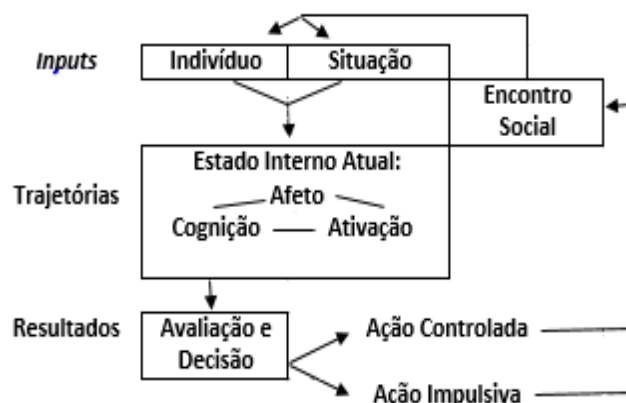


Figura 1. Modelo Geral da Agressão (Anderson & Bushman, 2002)

Como se pode verificar na figura existem 3 aspetos centrais: a) *inputs* referentes à pessoa (traços, género, crenças, valores, objetivos e scripts) e à situação (incentivos, frustração, drogas e dor); b) trajetórias do estado interno atual (afeto, cognição, ativação); e c) resultados decorrentes dos processos de avaliação (primária e secundária ou controlada) e decisão. Deste ponto, o modelo apresenta um carácter cíclico evidente na medida em que os resultados finais do processo de decisão servem como *inputs* para uma próxima situação. Os autores definem ainda que existem outras características da agressão humana que podem ser explicadas com eficácia através do modelo geral (Anderson & Bushman, 2002).

1.3.2. Raiva vs. Agressão

De acordo com Spielberger (1983) a raiva é caracterizada como um estado emocional que oscila entre a irritação e fúria extrema ou o *rage*. A agressão é definida como um comportamento direcionado a outros de carácter destrutivo ou punitivo. Embora, esta distinção não seja consensual entre autores, existe uma concordância quanto ao facto da condução agressiva estar associada à raiva e hostilidade.

1.4. Fatores Influentes da Agressividade na Condução

Estudos revelam que a condução agressiva aumentou em 51% desde 1990 (Vest, Cohen & Tharp, 1997) e outros autores como Pepper (1997) sustentam que haja um aumento de 7% por ano. No Reino Unido, 90% dos motoristas que constituíram amostra numa investigação revelaram ter sido vítimas de “*Road Rage*”, 60% afirmou que já tinha passado por experiências perigosas no último ano e também se verificou o número de indivíduos condutores que se identificaram com problemas de condução agressiva é o mesmo que aqueles que se consideraram como condutores com poucas tendências agressivas (Malta et. al., 2000).

Um estudo realizado por Balogun, Shenge e Oladipo (2011) procurou avaliar a influência de fatores psicossociais como a idade, anos de experiência de condução, estado civil e cargo ocupacional e a condução agressiva em sujeitos com carta de condução. Concluiu-se que os condutores mais jovens e do sexo masculino, tendem a demonstrar uma condução mais agressiva do que os indivíduos com idades superiores (Malta et. al., 2000).

As tendências agressivas encontram-se intrínsecas ao Ser Humano e constituem-se como essenciais para o desenvolvimento pessoal e social. Quando o comportamento agressivo ocorre de forma desajustada, este pode ser o resultado da falha das capacidades de comunicação e de negociação entre os sujeitos e da internalização da norma, ou seja, a avaliação moral em relação ao que é correto e incorreto (Malta et al., 2000).

Ned Meggargee’s considera que as causas mais associadas aos comportamentos agressivos na condução relacionam-se com a avidez, os ciúmes, o ódio, a vingança, a necessidade de *status* e de aceitação, a procura de controlo, de excitação e de emoção. Existem outras explicações associadas à mesma causa, como a necessidade de afirmação, de domínio ou de perseveração da autoestima, o aborrecimento, a impaciência ou a frustração (James & Nahl, 2000).

Ao considerarmos que o volante de um automóvel é uma condição no qual o condutor se protege anonimamente, podemos encontrar a analogia com os motivos *a priori* mencionados que se encontram presentes no indivíduo e cuja frequência pode criar condições favoráveis a provocar desinibições, originando assim o desenvolvimento de um reportório de comportamentos agressivos e violentos (Pereira, 2008).

A resposta agressiva é sempre de ordem interna mas os condutores agressivos tendem a desculparem os seus próprios comportamentos relacionando-os com causas externas como o trânsito, calor, ruído, condições da via, reação de outros condutores, etc. Sendo essa resposta interna, o condutor pode reagir de uma forma mais construtiva e adaptativa a eventuais dificuldades das condições de trânsito a que se pode encontrar. O facto de ser complicado para

os condutores agressivos reconhecerem os erros dos seus comportamentos, dificulta a adoção de uma condução mais defensiva (James & Nahl, 2000).

Como já foi mencionado anteriormente, existem modelos teóricos que associam o tipo de personalidade que estão mais predispostas à prática de condutas agressivas, na condução. Como exemplos é possível verificar o Transtorno da Personalidade Antissocial ou *Borderline*. A forma organizacional destes tipos de personalidade levam os indivíduos a testar os seus próprios limites, a passarem mais facilmente ao ato e ao desrespeito das normas e a condução automóvel pode ser uma forma de compensarem e satisfazerem certas falhas narcísicas. Assim, estes tendem a conduzir com imprudência, a arriscar mais, a competir com outros condutores e são mais predispostos à agressão quando não reconhecem como satisfeitas as suas necessidades (Antunes, 2010).

A influência social também presta o seu contributo para o aumento das conduções agressivas ou seja, se se observar impunemente, por parte de outros condutores, certos comportamentos agressivos, poderá desencadear uma tendência para as praticas, de mesma forma, comportamentos semelhantes ou idênticos. A influência e a acumulação de encontros hostis diários promovem a noção de desrespeito mútuo na estrada. Consequentemente pode originar um aumento do número de retaliações por parte de condutores, que anteriormente não desrespeitavam as normas. A falha de comunicação entre os condutores, também influencia o desenvolvimento de comportamentos agressivos, pois os condutores não exprimem corretamente as suas intenções (Antunes, 2010).

Os fatores ambientais associados à causa de condução agressiva remetem-se para o aumento do parque automóvel com o respetivo e conseqüente aumento do congestionamento do trânsito, aumento do ruído e da poluição, sobretudo em áreas urbanas, sendo assim considerados como fontes geradores de *stress* e de agressividade. O próprio *stress* incutido no dia-a-dia, os problemas pessoais e os estados emocionais que os condutores levam para dentro do veículo, torna-os mais ansiosos, frustrados e irritados, o que leva a adotar estilos de condução mais agressivos. Também o condutor pode reduzir o nível de atenção, cometer mais erros e infrações e circular com mais velocidade quando tende a sentir a pressão do tempo. O sono e a fadiga, também constituem fatores influentes pois geram menos atenção, mais *stress* e conseqüentemente alterações comportamentais, como a tensão, em particular quando o condutor encontra-se próximo do seu destino (Pereira, 2008).

No que concerne às características individuais estas tendem a reunir a dificuldade de controlar os impulsos, as frustrações e em lidar com o *stress* ou facilidade de passar ao ato sem pensar nas conseqüências. Os fatores cognitivos e motivacionais passam por valores e atitudes

individuais que podem ter como base a experiência de vida e da condução (Marin-Léon & Vizzotto, 2003).

O álcool, logo após a ingestão revela no condutor sintomas de euforia. Tal como certos medicamentos como os calmantes, estimulantes ou antidepressivos e estes podem causar uma falsa ilusão de boa capacidade para conduzir, o que conseqüentemente leva à adoção de comportamentos agressivos e de riscos. No que diz respeito ao consumo de drogas, sobretudo, as estimulantes (e.g. cocaína e as pastilhas ecstasy) aumentam a sensação de poder no condutor e leva-o a assumir comportamentos agressivos e de risco. A Síndrome de Abstinência da heroína também pode propiciar condutas arriscadas e violentas sob a tarefa da condução (Marin-Leonz & Vizzotto, 2003).

Vários autores assumem que todos os condutores cometem erros e não estão associados a qualquer grupo em particular. Porém, no geral, estudos indicam que os condutores mais jovens e do sexo masculino tendem a arriscar mais deliberadamente e envolvem-se em comportamentos agressivos, contrariamente aos mais velhos e os sujeitos do sexo feminino que são mais propensos a problemas relacionados com lapsos de atenção e memória e menos a comportamentos agressivos (Archer, 2004).

As diferenças de género em relação à condução agressiva não são consensuais e tal pode acontecer devido a questões culturais, isto é, as mulheres costumam ser educadas de forma a inibirem os seus impulsos agressivos. Numa perspetiva biológica, evidencia-se a influência nos homens da serotonina e da testosterona como potenciadores da agressividade e da sinistralidade rodoviária, sobretudo em indivíduos mais jovens (Archer, 2004).

No que diz respeito à idade, a associação é mais consistente e fica relacionado com o grau de maturidade dos indivíduos. Assumindo que os sujeitos mais novos têm maior necessidade de autoafirmação, levando-os a adotar condutas competitivas ou exibicionistas e tornam-se mais vulneráveis ao *stress*. No que concerne aos condutores mais velhos, regista-se uma tendência para a aquisição de atitudes mais favoráveis em relação à segurança rodoviária, reprimindo os condutores que demonstrem condutas agressivas (Archer, 2004).

1.5. Avaliação da Agressividade no Condutor

O objetivo das avaliações psicológicas na condução não consiste em prever a probabilidade de um indivíduo sofrer um acidente rodoviário e sim, realizar uma prática preventiva que permitisse diminuir a possibilidade de um condutor se expor a situações consideradas de risco (Lamounier & Rueda, 2005).

Larson e Deffenbacher são considerados os autores pioneiros desta problemática. Dada a crescente consciencialização pública da questão da condução agressiva levantou-se a necessidade de criar tratamentos para o problema, inclusive a contribuição da Psicologia Clínica (Malta et al., 2000).

A medida de avaliação *Driver Stress Profile* foi desenvolvida por Larson como ferramenta auxiliar do seu trabalho pioneiro, que consiste num programa para condutores agressivos onde se desenvolve um tratamento intensivo de 1 dia. A presente escala visa medir a frequência da condução por raiva, impaciência e comportamentos direcionados a competir e/ou punir os outros.

A escala tem uma versão reduzida de 10 itens que se encontra disponível no *site* da fundação AAA para Segurança Rodoviária que tem o objetivo de apoiar investigações que prestam o seu contributo nas questões de segurança na estrada (AAAfoudation, 2005).

Na presente investigação o DSP foi aplicado de acordo com a versão original de 40 itens.

Capítulo 2- Comportamentos de Risco na Condução

Dado o número de acidentes associado a este fator, vários estudos têm focado a sua atenção nesta temática. Os comportamentos de risco constituem-se como atos que podem provocar algum tipo de dano ao indivíduo. Os sujeitos que se expõem ao risco sujeitam-se a um confronto que se encontra inerente a uma forte perceção de que algo desejável pode ser alcançado. Os comportamentos de risco são comportamentos que transgridem as leis de trânsito ou quando manifestos por agressividade ou por erros durante a condução automóvel.

2.1. Segurança Rodoviária

Várias entidades relacionadas com o contexto da condução tendem a promover ações preventivas em prol da segurança rodoviária e respetiva melhoria de condições de saúde pública. A Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (2009) tem como principal objetivo colocar Portugal entre os 10 países na UE com a mais baixa sinistralidade rodoviária. Deste ponto, considera-se que a estratégia possui um carácter de desafio nacional, onde todos devam sentir-se envolvidos. Este mesmo desafio imposto a cada indivíduo visa contribuir para a segurança de todos os utentes da estrada. Para que tal ocorra existe uma necessidade de adotar boas práticas na condução, o que exige para além do conhecimento das regras e normas do Código da Estrada (Dec. Lei 44/2005), um conjunto de aptidões físicas, e psicológicas, tal como a adoção de atitudes cívicas e competências sociais ajustadas (ESNR, 2009).

2.1.1. Dados Estatísticos

De acordo com o relatório anual emitido pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) referentes ao ano de 2014 o número de vítimas mortais baixou em 7% em relação ao ano 2013. Regista-se também uma ligeira diminuição dos feridos ligeiros, perfazendo um total de 36.373, menos 445 do que em 2013. No entanto, verificou-se um ligeiro aumento do número de acidentes de viação, nomeadamente, 117.231 o que significa um aumento de 1% (mais 1.196) do que em 2013. Relativamente aos ferimentos graves, 2.098 que corresponde a um aumento de 2,1% (mais 44 que no ano anterior). Em média, ocorreram por dia em 2014, 1 morte e 6 feridos graves (ANSR, 2015).

2.2. Aspetos Psicológicos no Risco da Condução

2.2.1. Tarefa Condução

A Psicologia nos últimos anos tem dinamizado a temática da condução. O estudo da tarefa da condução ou do comportamento dos condutores e dos processos psicológicos inerentes à conduta e atitudes durante o ato da condução e avaliação de aptidões psicofísicas associadas à mesma tem sido o foco da disciplina em questão.

A tarefa da condução possui uma divisão por um conjunto de tarefas, recolha da informação, tratamento da mesma e ação. A estas características estão subjacentes funções cognitivas como a atenção, a memória, a perceção e a tomada de decisão. Estas funcionam de modo integrado nas diferentes atividades (Rozestraten, 1988; Bartilotti, Scopel & Gamba, 2006; Balbinot, Zaro, & Timm, 2011).

Análise Psicológica da Função Condução

Recolha da informação	Tratamento da informação	Ação
	Antecipação	
Exploração perceptiva	Previsão	Capacidade motora
Identificação	Decisão	Domínio do veículo

CONHECIMENTOS E REPRESENTAÇÕES

ATITUDES

Figura 2. Análise Psicológica da Função Condução (Bartilotti et. al., 2006; Rozestraten, 1988).

De acordo com o modelo apresentado, no que diz respeito à fase de recolha de informação, esta encontra-se associada à exploração perceptiva e correta identificação. Esta exploração é um produto de um conjunto de procedimentos utilizados pelo condutor na recolha e perceção de fatores relevantes no desempenho da condução. Quanto à perceção, remete-se para a forma como os diferentes estímulos são percebidos pelos órgãos sensoriais sendo então reencaminhada para as diferentes zonas do cérebro depois do reconhecimento. Este processo depende da compreensão dos estímulos recebidos e intensidade (Bartilotti et.

al., 2006).

Relativamente à identificação, caracteriza-se pelo reconhecimento e classificação dos estímulos recebidos para definir o tipo de reencaminhamento que indicam. Os estímulos são um conjunto de informações provenientes do meio, neste caso, ambiente rodoviário, através dos órgãos sensoriais que passam pela classificação de formais, onde diz respeito à situação intrínseca da circulação rodoviária e, informais, que ocorre quando são captados do meio rodoviário mas que não estão relacionados com a função condução, como exemplo, painéis publicitários. Pertinentes, que se trata de estímulos que merecem especial atenção pelo condutor mas não requerem uma intervenção imediata sobre os comandos do veículo. E por último, crítico, que são captados pelo condutor que o influenciam para uma pronta acção sobre o comando do veículo. Deste ponto, ressalta-se o facto de a intensidade do estímulo poder originar um processamento automático (Balbinot et. al., 2011).

Quanto à atenção e memória, estes são processos muito importantes para a tarefa em questão. A atenção define-se como processo psicológico onde o sujeito foca a atividades psíquica num estímulo concreto, captado pelos órgãos sensoriais, que visam elaborar conceitos e raciocínio (Bartilotti et. al., 2006). Na condução exige-se um nível de atenção que possibilite discriminar e seleccionar estímulos e situações pertinentes para a condução. A memória é relacionada com a forma como aprendemos e armazenamos a informação. Na tarefa da condução o reconhecimento da sinalização deve-se à memória, o que permite o cumprimento da mesma e o desempenho das diferentes ações no veículo, em modo automático. A memória é ainda responsável por armazenar experiências vividas, fornecendo aos condutores respostas eficazes em menos tempo, isto é, diminuição do tempo de reação (Balbinot et. al., 2011).

A fase do tratamento de informação corresponde à fase onde se processa a informação recolhida. Constitui-se pela antecipação, previsão e decisão de modo a agir em conformidade na tarefa da condução. A antecipação é a recolha antecipada de estímulos que permitem a regulação da condução quanto a atividades sensoriomotoras simples, como exemplo, o controlo da trajetória do veículo. Relativamente à previsão, compreende a antevisão dos acontecimentos ou ações a partir dos estímulos captados. Ambos os fatores mencionados estão relacionados com a experiência do condutor e as respetivas capacidades cognitivas, de raciocínio, de avaliação e julgamento (Balbinot, et. al., 2011).

A tomada de decisão é entendida como a escolha entre duas ou mais hipóteses. Durante a condução, os indivíduos estão sujeitos a serem confrontados com bastantes situações que obrigam à tomada de decisão, rapidamente. Deste ponto, a ação remete-se ao uso dos comandos do veículo no domínio de várias situações da condução, ativando assim o processo

que passa pelas atividades sensoriomotoras desde a percepção à tomada de decisão. O tempo que corresponde ao processo anteriormente mencionado corresponde ao termo tempo de reação. Isto é, quanto menor for o tempo de reação mais atempada é a resposta face à situação de trânsito que a despoletou (Balbinot et. al., 2011).

O que condiciona os processos anteriormente falados são os conhecimentos atuais, como as regras e sinais, dinâmica do veículo, segurança rodoviária, representações que o condutor possui sobre os conhecimentos, caracterizam um determinado código da estrada pessoal. Porém, pode ou não ser aproximado à legislação em vigor que regula esta atividade. E o fator das atitudes que acaba também por condicionar devido a comportamentos mais disciplinados ou não ou pelo facto de ter pressa ou não (Rozestraten, 1988).

Em relação ao exercício da condução, a representação pessoal de cada indivíduo em relação aos riscos e à segurança baseia-se nas atitudes tomadas e estas podem constituir-se em 4 grandes dimensões. Em relação ao risco que caracteriza a situação da condução, ou seja, atração pelo risco, aceitação resignada do risco ou repulsa face ao mesmo; a eventualidade de um acidente, onde se pode tomar atitude fatalista, determinista ou mágica; a responsabilidade no acidente, que implica autoacusação, implicação pessoal e autodefesa; e por último, consequências psicológicas do acidente vivida, onde ocorre a valorização ou desvalorização das mesmas (Balbinot et. al., 2011).

A influência de fatores externos, as condições atmosféricas, a intensidade do trânsito, o estado da via, a quantidade e qualidade de informação proveniente da sinalização e fatores internos como, aptidão física e psíquica, idade, experiência, *stress*, álcool, drogas e estados emocionais também condicionam o exercício da condução. Dada a multiplicidade de fatores que interferem na tarefa da condução, ocorre uma exigência ao nível de adaptações sensoriomotoras que visam atribuir respostas eficazes e eficientes para contribuir para a segurança no sistema de circulação rodoviária (Malta et. al., 2000).

2.3. Comportamentos de Risco na Condução

Define-se comportamento de risco como um conceito complexo que indica a probabilidade de resultar um dado negativo para a saúde do sujeito, tanto como condutor como para outros (Jafarpour & Movaghar, 2014).

A sinistralidade rodoviária encontra-se associada a vários fatores, porém o comportamento humano surge como principal causa de morbilidade e mortalidade na circulação rodoviária. Estima-se que 90% dos acidentes ocorrem por faltas de respeito pelas

normas e regras de circulação ou pelo desrespeito dos outros utentes da via, má conduta cívica. Enquanto 10% são atribuídos a fatores de condições ambientais (Malta et al., 2000).

O sujeito pode transpor para a sua condução sentimentos e emoções, que podem resultar numa condução agressiva e gera a sensação de descontrolo no ambiente rodoviário, o que aumenta o clima de perigo. Há que considerar que os sujeitos do sexo masculino tendem a expressar os seus conflitos através da ação, acabando por se refletir na condução. Quanto aos sujeitos do sexo feminino, estes tendem a simbolizar o veículo numa perspetiva funcional e não como uma extensão da autoimagem, tal pode ser considerado como fator protetor (Reto & Sá, 2003).

A literatura refere que os homens possuem maior envolvimento em acidentes do que as mulheres e também cometem mais violações no trânsito. Também o fator idade acresce como fator de risco, pois os jovens e maioritariamente do sexo masculino são o grupo que tende a sofrer mais acidentes na estrada e tal ocorre pela subavaliação dos riscos (Girão & Oliveira, 2012).

As características mais associadas ao exercício da condução que despoletam a ansiedade, *stress* e cansaço são a intensidade de trânsito, falta de sinalização ou sinalização insuficiente ou ainda o comportamento dos outros condutores. Tais características estão correlacionadas com fatores do dia-a-dia como problemas familiares, no local de trabalho ou consumo de substâncias e podem potenciar os comportamentos negligentes e de risco (Pereira, 2008).

É importante salientar o facto de o consumo de substâncias estar associado ao condicionamento do exercício da condução. Tais substâncias afetam o estado normal do indivíduo e diminui as suas capacidades físicas e psíquicas. A população mais jovem é mais permissiva no uso de drogas, como exemplo a banalização do consumo de haxixe e tal contribui para potenciar o uso do mesmo, nem que seja uma vez na vida e pode potenciar o risco de acidente (Pereira, 2008).

Vários são os estudos que correlacionam a idade com a experiência e verifica-se que de facto a inexperiência se constitui como preditor de risco sobretudo nos 3 primeiros anos de habilitação legal para conduzir. A forma como os mais experientes e os mais inexperientes percecionam o perigo revela resultados diferentes ao nível da identificação e tempo de reação. Os mais inexperientes possuem uma menor perceção de perigo e têm maior tempo de reação.

No que diz respeito aos estudos que exploram o tipo de erro dos condutores e a sua contribuição para os acidentes de viação, autores referem 4 categorias de erros que prestam um contributo para os acidentes na estrada, nomeadamente, erros de reconhecimento, erros de decisão, erros de desempenho ou ação e erros críticos de inaptidão. Hakamies-Blomquist

(1993) classificou as causas diretas dos acidentes em 4 categorias, incapacidade de ação, erro de observação, erro de estimativa e erro de condução.

Reason et. al., (1990) desenvolveram uma taxonomia dos erros humanos e classificaram por violações, erros e lapsos. Às violações corresponde uma intensão deliberada de transgressão de uma regra e implica um planeamento da ação. O erro é consequência de uma falha no processamento de informação. Quanto aos lapsos, são pequenas falhas não intencionais da atenção e da memória. Deste ponto, divide-se o comportamento de infração por violações deliberadas ou intencionais, caracterizadas pelo excesso de velocidade como exemplo, e por comportamentos resultantes de erros ou lapsos (Reason et. al., 1990).

Os fatores motivacionais e contextuais estão associados à prática da condução com violações e por sua vez, os lapsos devem-se a fatores de ordem individual relativo ao funcionamento cognitivo. Assim, torna-se pertinente distinguir os diferentes tipos de erro através da intencionalidade da ação (Reason et. al., 1990).

Os erros resultam de uma falha no planeamento da ação para alcançar determinado objetivo enquanto a violação resulta da intenção deliberada de transgredir uma norma. Quanto aos lapsos, são caracterizados como potencialmente embaraçosos que decorrem da desatenção e/ou problemas de memória e não são considerados como comportamentos de risco (Reason et. al., 1990).

2.4. Avaliação dos Comportamentos de Risco na Condução

Várias são as formas em que se tenta explicar o comportamento de risco na estrada e a prosperidade para acidentes gera controvérsias ao longo dos tempos. Para a presente investigação tornou-se pertinente aplicar a medida de avaliação *Driver Behaviour Questionnaire*. Esta medida visa avaliar o comportamento de risco na condução. Baseia-se na classificação taxonómica de comportamentos na condução e categoriza 4 principais fatores; 1) falha e lapsos – erros de ação; 2) equívocos – erros de intensão; 3) violações às leis do trânsito; 4) violações agressivas sendo estas consideradas como infrações deliberadas (Brites et. al., 2006).

A descrição da medida encontra-se presente no capítulo procedimental.

Capítulo 3- Resolução de Problemas

Existem vários modelos teóricos explicativos do conceito de *Stress* e Estratégias de Coping. Muitos são os autores que descrevem os efeitos fisiológicos, emocionais, cognitivos e sociais que os estímulos potenciadores de *stress* podem provocar nos indivíduos. No presente capítulo serão abordados os aspetos que poderão ser mais relevantes para esta investigação.

3.1. Conceitos e Modelos Teóricos

3.1.1. Stress

O Modelo de Adaptação Pessoa-Meio (Perlin & Schooler, 1998) caracteriza o *stress* como consequência de uma discrepância entre o nível de exigência ambiental, a forma como o indivíduo as compreende e as respetivas capacidades de resposta.

Lazarus & Folkman (1984) definiram que o *stress* baseia-se num elo particular entre a pessoa e o meio, alvo de uma avaliação cuja capacidade de resposta pode ultrapassar os próprios recursos e causar o sentimento de ameaça ao bem-estar. Esta matriz, vai de encontro ao modelo anteriormente falado.

Segundo Albuquerque (1990) os estudos relacionados com o stress dividem-se por 3 tipos, nomeadamente, modelos baseados na resposta, modelos baseados no estímulo e modelos interacionistas ou transacionais.

Os modelos baseados na resposta produzem uma resposta única e específica face a um estímulo, no qual provoca o Síndrome Geral de Adaptação, ou seja, o stress é uma resposta não específica do organismo a todas as exigências que lhe são feitas podendo ser compreendidas como agradáveis ou desagradáveis. O Síndrome Geral de Adaptação implica que o indivíduo mobilize energias ao que considera ser uma ameaça. A sensação de ameaça perdura até o sujeito perceber que o perigo passou, caso contrário, desenvolve para a fase de resistência, o que exige o recurso a diferentes estratégias para restabelecer o equilíbrio. Se persistir pode evoluir para a fase de colapso ou rutura (Albuquerque, 1990).

Os modelos baseados no estímulo, caracterizam-se por focarem a tensão nos fatores potenciadores de stress em vez do efeito que induz na pessoa. Este foi considerado pouco dado às características particulares de cada indivíduo mas possibilitaram o desenvolvimento de modelos prévios, no que diz respeito aos estudos das características de situações geradoras de stress (Albuquerque, 1990).

Segundo Weitz (1970) o stress é causado por 8 características, nomeadamente, o processamento acelerado da informação; os estímulos traumáticos do ambiente; a sensação de

ameaça; as alterações fisiológicas como a doença ou fármacos; o isolamento; a repressão; a pressão de um grupo; e a frustração.

Os modelos transacionais seguem a corrente da multiplicidade de variáveis que atuam face a situações onde o sujeito se depara com fatores compreendidos como negativos, por exemplo, conflitos, risco de perda de autoestima, violência, ruídos ou ameaças à segurança. A avaliação que é feita pelo sujeito está condicionada pelas características individuais do mesmo, nomeadamente, as competências cognitivas, estrutura genética ou personalidade e, pelo apoio prestado pelos outros. (Albuquerque, 1990).

Segundo Ausloos (1996) e o seu modelo *stress* baseado na inibição da ação, os indivíduos respondem a 3 formas positivas perante situações ameaçadoras. A ação; a fuga; ou a agressão. A inibição da ação é um mecanismo provocado pelo *stress*, demasiado importante ou prolongado, que provém do fracasso das reações de alarme. Deste ponto, o sistema de feixes neurofisiológicos inibidores da ação (SAI), causam uma retroação positiva (+), que reforça o *stress* e os mecanismos de inibição. Ou seja, caso o sujeito não consiga definir um meio de ação eficaz e se se mantiver o alarme, podem advir perturbações físicas, psíquicas ou comportamentos aditivos. Caso o indivíduo recupere um meio eficaz que estimule o sistema ativador da ação (SAA) e, por sua vez provoca uma retroação negativa (-), pode conduzir ao desaparecimento do *stress*. Em suma, o modelo exposto representa uma compreensão do indivíduo ao nível das organizações.

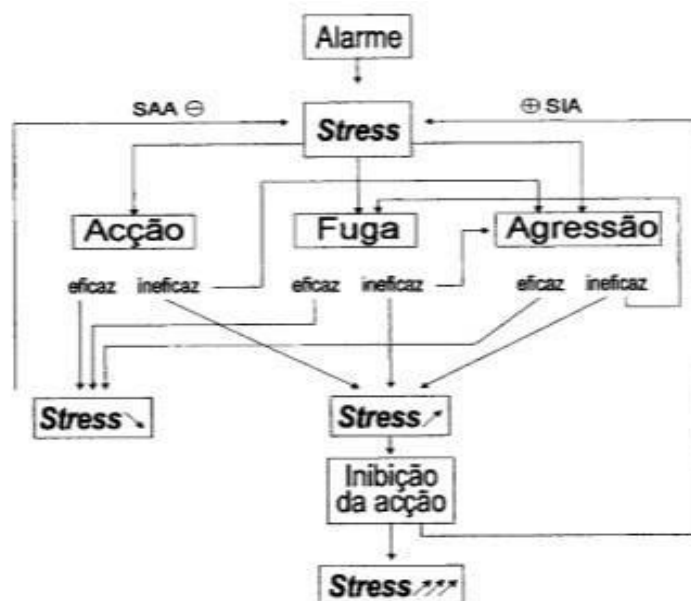


Figura 3. Modelo de stress baseado na inibição da ação (Ausloos, 1996)

3.1.2. Coping

Lazarus & Folkman (1984) consideraram o coping como um conjunto de esforços tanto cognitivos como comportamentais empregues pelos sujeitos para lidar com determinadas exigências provenientes do meio despoletores de stress. Essas exigências são consideradas como sobre carregadoras para os recursos internos.

De forma a adaptar-se da melhor maneira possível, numa situação de stress, um conjunto de respostas comportamentais tenta modificar o ambiente. Este processo constitui-se como estratégias aprendidas e mantidas, ou não, ao longo da vida de cada sujeito e depende dos esquemas de reforço a que cada um foi submetido ao longo do seu próprio desenvolvimento (Monat & Lazarus, 1985).

Monat & Lazarus (1985) definem o coping como estratégias internas a que um indivíduo recorre para lidar com as situações de dano, ameaça e desafio com que se confronta e não possui recursos rotineiros preparados. No que diz respeito às situações de dano, correspondem ao confronto com situações desagradáveis como exemplo a perda de *status*, doença ou perda de um relacionamento significativo. Os mecanismos de coping, neste caso, estão focados no presente e exige como função de reinterpretar o mal acontecido ou tolerância do mesmo. A ameaça é uma antecipação de um acontecimento por acontecer até que realmente suceda e partilha o carácter negativo do dano.

As estratégias de coping visam o futuro e objetivam neutralizar os efeitos negativos das situações e a manutenção do estatuto do sujeito. Em relação ao desafio, o indivíduo julga-se ser capaz de alcançar e/ou ultrapassar as exigências com que se depara, o que reforça a confiança e as avaliações podem causar emoções positivas de satisfação. Porém, pode dar-se uma distorção da realidade ou autoengano (Monat & Lazarus, 1985).

O processo avaliativo realizado pelo sujeito implica 3 características, nomeadamente, avaliação primária, a avaliação secundária e reavaliação. A avaliação primária corresponde à fase onde o indivíduo verifica até que ponto a sua relação com o meio é ou não significativa para o seu bem-estar, podendo surgir consequências positivas, negativas (sob ameaças, dano ou desafio) ou irrelevantes. Na 2ª fase, verifica se tem capacidade para superar os prejuízos ou melhorar as probabilidades mais convenientes, assim se denomina como avaliação secundária da situação. Por último, a reavaliação corresponde à reflexão sobre as avaliações prévias. Nesta fase, o sujeito procura novamente se a situação é ou não significativa para o seu bem-estar. Contudo, coloca-se em risco de entrar em *stress* caso perceçione não ter aptidões para fazer face à situação (Serra et al., 1988).

Atualmente os investigadores consideram existir uma ordem de 7 categorias de coping, nomeadamente, a Resolução de Problemas; o Apoio Social; o Evitamento; a Redução da

Tensão; a Redefinição da Situação; a Procura da Informação; e a Religiosidade. Na presente investigação apenas é pertinente abordar a categoria de coping sobre a Resolução de Problemas. A Resolução de Problemas constitui-se como a estratégia mais recorrida, tornando-se a mais estudada e avaliada, ao nível comportamental e cognitivo. Na corrente comportamental corresponde à imposição de comportamentos que modificam e alteram as situações indutoras de *stress* e na corrente cognitiva, diz respeito às formas do sujeito avaliar as situações e as tomadas de decisões precisas para a ação.

3.1.2.1 Funções do coping

Serra et al. (1988) considerou 3 formas de proteção desempenhadas pelo coping, nomeadamente, eliminação ou modificação das condições que criam os problemas; controlo percetivo do significado da experiência ou das suas consequências; e manutenção, dentro de limites considerados razoáveis, das consequências emocionais dos problemas.

A eliminação ou modificação das condições que desenvolvem o problema relaciona-se com o investimento em ações de procura de informação que lhe possam atribuir respostas adequadas, como exemplo, “*podia ser pior*” ou “*apesar de tudo correu bem*”, ou seja, faz-se uma comparação positiva do problema. O controlo percetivo do significado da experiência ou das respetivas consequências pode exercer-se pela neutralização da ameaça ou ignorância seletiva, isto é, tende a banir o significado do acontecimento. Por último, a manutenção dentro de limites razoáveis, das consequências emocionais dos problemas, é obtida através de mecanismos, no qual o sujeito evita lidar com os problemas frontalmente (Serra et. al., 1988).

3.1.2.2. Aprendizagem estratégias de coping

As estratégias de coping, segundo Endler & Parker (1999) resultam de uma aprendizagem baseada na eficácia e eficiência para evitar a doença física e mental. Assim, a aprendizagem fica condicionada por uma variedade de fatores, como a personalidade, idade, processo de socialização, história pessoal, influências culturais e as relações parentais. Serra (1988) mencionou a hipótese de ela se realizar sob processos de condicionamento clássico e operante. Na corrente cognitiva, são os processos cognitivos que estão na base da aprendizagem das estratégias de coping envolvendo fatores de carácter individual como a personalidade ou motivação, traços de ansiedade, entre outros e de carácter ambiental como o conduzir na estrada ou características e condições de realização de tarefas.

Em suma, a aprendizagem eficaz permite a construção de uma personalidade resistente que manifesta controlo sobre os acontecimentos, um bom compromisso em relação às variáveis da sua vida e apto para considerar mudanças e desafios (Serra, 1988).

3.2. Coping no Controlo das Situações Indutoras de Stress

À luz da perspectiva cognitivista, as estratégias de coping podem ser classificadas, consoante a função, em estratégias focalizadas na emoção ou estratégias focalizadas no problema. O coping focalizado na emoção é caracterizado por regular o estado emocional associado ao stress ou resultado de eventos stressores. Estes esforços, direcionam-se para um nível somático ou ao nível de sentimentos, como fumar um cigarro, tomar um calmante, sair para correr ou ver televisão. A função consiste em reduzir a sensação física desagradável de um estado de stress interferindo na alteração do estado emocional (Antoniazzi et al., 1998). Relativamente ao coping focado no problema, este constitui-se como um esforço para agir na origem do *stress* na tentativa de alterá-lo e a sua função consiste na modificação do problema presente na relação entre o sujeito e o meio que provoca a tensão (Ribeiro & Rodrigues, 2004).

A ação do coping pode ser direcionada de forma interna ou externa. Quando a ação é direcionada para uma fonte externa, inclui estratégias para resolver um conflito interpessoal ou solicitar um apoio prático de outras pessoas. Quando o é interno, geralmente inclui reestruturação cognitiva como por exemplo, a redefinição do stressor (Antoniazzi et al., 1998).

As duas funções de coping do modelo de Auloos, sobre o processamento do *stress* e coping explica que não são necessariamente complementares. Isto é, pode-se negar a possibilidade de ocorrência de uma situação desagradável para aliviar a ansiedade apesar de não impedir que a situação ocorra. Contudo, uma estratégia de coping pode compreender ambas funções em simultâneo ou em ocasiões distintas. O suporte social, como exemplo, pode-se constituir como estratégia de coping com a função focalizada no problema e noutra, uma função focalizada na emoção. Este pode ser usado para aliviar a tensão e resolver os problemas ao mesmo tempo (Ausloos, 1996).

De acordo com os autores Muraven e Baumeister (2000) a importância da regulação das emoções perante uma situação despoletora de dano, ameaça ou desafio reside na sua relação com processos cognitivos relacionados com a gestão de impulsos e emoções dos indivíduos. O coping pró-ativo encontra-se associado a resultados positivos e impactantes na promoção de saúde e bem-estar. Em suma, a visão do sucesso positivo é determinado pelo próprio sujeito (Maruven & Baumeister, 2000).

3.3. Avaliação de Estratégias de Coping

A capacidade de resolver problemas expande-se por todas as áreas da vida de cada indivíduo (D’Zurilla, Nezu & Maydeu-Olivares, 2002).

Como já foi expresso anteriormente, a situação poder influenciar as estratégias de coping, o que por sua vez não são uniformes, em alguns casos os sujeitos tentam resolver o problema e noutros casos, tende-se a alterar o significado da situação ou o significado das consequências. Assume-se então a associação de determinados mecanismos redutores de tensão emocional e a certas características da personalidade.

O Inventário de Resolução de Problemas foi elaborado por Adriano Vaz Serra (1987) com o intuito de criar uma escala para avaliar o coping. Este questionário é o mais utilizado para a aplicar na população portuguesa pelo que foi escolhido para ser aplicado nesta investigação. A sua descrição será abordada nos dados empíricos.

Capítulo 4- Conceptualização da Investigação

Este capítulo organiza as questões, os objetivos e as hipóteses em estudo, bem como a apresentação da metodologia utilizada no que concerne à constituição da amostra, à seleção de variáveis, aos instrumentos e aos procedimentos estatísticos realizados.

4.1. Questões, objetivos e hipóteses de investigação

A contribuição da Psicologia para a temática da sinistralidade rodoviária reside na prevenção primária e promoção para a saúde. Com já foi mencionado anteriormente, a sinistralidade rodoviária, para além do facto de ocorrer maioritariamente por falha humana, é considerada um problema de saúde pública dado o impacto que este tem sobre a sociedade atual.

Ao desenvolver campanhas de sensibilização torna-se possível, através da atuação de entidades fiscalizadoras, contribuir para a redução do número de vítimas na estrada (ASNR, 2012).

Dado o interesse pela temática, este estudo pretende prestar o seu contributo para o desenvolvimento de informações que possam ser úteis na prevenção da mortalidade e morbidade na estrada e assim, pretende-se conceptualizar novos fatores cujo objetivo é remetido para a minimização de danos relacionados com a sinistralidade rodoviária.

A condução agressiva ou o “*Road Rage*” tem-se tornado alvo de atenção pelas autoridades responsáveis pela segurança rodoviária pelo facto de este ter sido identificado como fator de risco para acidentes de veículos a motor (Malta et. al., 2000). As emoções negativas mais associadas aos comportamentos agressivos são a raiva e a frustração e num estudo com universitários sobre avaliação de emoções e comportamentos na condução indicou que 60% dos participantes admitiu perder a paciência durante a condução e 79% alegou sentir-se muito irritado no trânsito, algumas vezes (Dula, 2003).

Os comportamentos de risco na condução constituem-se como um grupo de comportamentos que colocam em risco o indivíduo. Segundo estudos, os traços de personalidade fundamentam o comportamento humano e assim, foi possível relacionar o comportamento da condução com fatores como impulsividade, sensações intensas, hostilidade e agressividade (Gullone & Moore, 2000). A “experiência na condução” sendo caracterizada com fator de desenvolvimento na habilidade de previsão e antecipação, de acordo com estudos, encontra-se mais relacionada com erros e violações na condução (Reason et. al., 1990).

Serra (1987) indicou que a qualidade da saúde e da vida, varia consoante a nossa resposta face a agentes indutores de *stress*, ou seja, coping ou mecanismos para lidar com

stress e associou que o tipo de situação pode interferir nas estratégias de coping, que não são uniformes, pois o indivíduo pode alterar o significado das consequências. Estes encontram-se relacionados com mecanismos redutores de tensão emocional e a determinadas características da personalidade. Os indivíduos não apresentam o mesmo tipo de atitudes porém, verificou-se que no que diz respeito ao confronto e resolução do problema, uma correlação significativa entre si, ou seja, quando um sujeito apresenta a referente atitude tem alta probabilidade de a generalizar às diferentes situações (Serra, 1988).

Deste ponto, o objetivo da investigação visa compreender a relação entre os estilos de agressividade, comportamentos de risco e a capacidade de resolução de problemas face aos mecanismos indutores de *stress* no contexto da condução.

É pretendido, ainda na presente investigação, o objetivo de associar os comportamentos de risco ao número de acidentes sofridos enquanto condutores. Deste ponto, foram elaboradas as seguintes questões:

Será que os estilos de agressividade na condução estão associados a diferentes comportamentos de risco?

Quais são os estilos de agressividade que possuem níveis mais baixos de resolução de problemas dos indivíduos?

A forma como os sujeitos resolvem os problemas influenciam a adoção de comportamentos de risco?

O sexo masculino encontra-se mais propenso a adotar comportamentos agressivos na condução do que o sexo feminino?

De acordo com a temática em estudo e tendo como base a revisão de literatura é esperado que os sujeitos que adotem maiores níveis de agressividade e comportamentos de risco possuam níveis mais baixos de resolução de problemas, formulando-se assim a primeira hipótese do estudo:

H1 – Os estilos de agressividade em estudo, estão positivamente associados aos comportamentos de risco na condução.

É esperado que quanto maior for o nível de agressividade adotada na condução maior é a relação com comportamentos de risco.

H2 – Os estilos de agressividade estão positivamente associados à capacidade de resolução de problemas dos indivíduos.

Espera-se que altos níveis de resolução de problemas estejam positivamente associados a níveis inferiores na adoção de comportamentos hostis na condução.

H3 – A resolução de problemas está positivamente associada a comportamentos de risco na condução.

É esperado que quanto maior for o índice de capacidade de resolução de problemas menor é a tendência para adotar comportamentos de risco na condução.

H4 – Os sujeitos do sexo masculino possuem níveis de comportamentos agressivos mais elevados do que os sujeitos do sexo feminino.

É esperado que o sexo masculino esteja associado a níveis mais elevados de agressividade na condução.

4.2. Método

A presente investigação visar medir a relação entre estilos de agressividade com comportamentos de risco na condução e a capacidade de resolução de problemas e assim, caracteriza-se como um estudo transversal, dada a natureza de recolha de dados ter ocorrido num único momento sob a aplicação do protocolo de investigação (Anexo 1). O estudo representa-se como uma investigação comparativa e correlacional entre as variáveis *a priori* mencionadas.

4.2.1 Constituição da Amostra

A amostra de conveniência foi constituída por indivíduos do sexo masculino e sexo feminino, entre os 18 e os 53 anos de idade, tendo sido considerado como critério de elegibilidade a titularidade de habilitação legal para conduzir.

4.2.2. Participantes

Participaram na investigação 216 indivíduos, sendo 96 do sexo masculino com média de idades de 29,56 (DP= 10,189) e 120 do sexo feminino com média de idades de 31,54 (DP= 11,027). A maior parte dos participantes são solteiros (sexo masculino [54%], sexo feminino [37%]) e encontra-se empregado (sexo masculino [46%], sexo feminino [50%]). Os participantes do sexo masculino possuem em média 9,26 (DP= 8,57) anos de carta de condução, 56 admitiram que já conduziram sob influência de álcool ou drogas e 40 responderam que não o tinham feito, já os participantes do sexo feminino registaram uma média de 10,90 (DP= 10,44) de carta de condução e 28 responderam que já tinham conduzido sob influência, ao invés das 92 participantes que responderam que nunca o tinham feito (Tabela 1.).

Tabela 1. Tabela de Caracterização Demográfica da Amostra (1)

		Sexo			
		Masculino (N= 96)		Feminino (N= 120)	
		Média	DP	Média	DP
Idade		29,56	10,189	31,54	11,027
		N	%	N	%
Estado Civil					
	Solteiro	75	78	80	67
	Casado	9	9	32	27
	União de Facto	12	13	8	6
		N	%	N	%
Ocupação/Profissão					
	Estudante	35	36	29	24
	T. Estudante	15	16	22	18
	Empregado	36	38	55	46
	Desempregado	10	10	14	12
		Média	DP	Média	DP
Anos de Carta		9,26	8,57	10,90	10,44
		Média	DP	Média	DP
Nº acidentes rodoviários		2,62	3,45	1,90	2,06
		Média	DP	Média	DP
Nº acidentes rodoviários, como condutor		1,29	2,36	,83	1,74
		N	%	N	%
Condução sob influência álcool/drogas					
	Sim	56	58	28	23
	Não	40	42	92	77

Foram comparados os dados relacionados com o exercício da condução entre os sexos e foi possível verificar que todos os participantes do sexo feminino possuem habilitação para condução de veículos ligeiros (N=120), onde a maior parte conduz automóveis (N=29) e possui a propriedade do veículo (N=80). Quanto ao sexo masculino verificou-se que a maior parte também possui carta de ligeiros (N=88), conduzem maioritariamente automóveis (N=84) e são proprietários dos veículos (N= 68) (Tabela 2.).

Tabela 2. Tabela de Caracterização Demográfica da Amostra. (2)

		Sexo			
		Masculino (N= 96)		Feminino (N= 120)	
		N	%	N	%
Categoria habilitado					
	Ligeiros	88	92	120	100
	Ligeiros + Motociclos	4	4	0	0
	Pesados	4	4	0	0
		N	%	N	%
Veículo que mais conduz					
	Automóvel	84	88	116	97
	Motociclo	8	8	4	3
	SUV/TT	4	4	0	0
		N	%	N	%
Proprietário do veículo					
	Sim	68	71	80	67
	Não	28	29	40	33

4.2.3. Instrumentos

O protocolo de investigação (Anexo 1) é constituído por:

- **Questionário Sociodemográfico** desenvolvido com o intuito de recolha de dados relativos à idade, sexo, estado civil, ocupação/profissão, anos de carta de condução, categoria(s) de condução a que está habilitado, tipo de veículo que conduz com mais frequência, propriedade do veículo, condução diária, altura do dia que mais conduz e o tempo estimado de condução, número de vezes em engarrafamentos de trânsito, bem como número de acidentes rodoviários durante toda a vida e enquanto condutor e por último, condução sob influência de álcool ou drogas;
- **Perfil de Stress do Condutor - Driver Stress Profile** (Larson, 1996); Versão traduzida por Rosendo & Rosa (2014).

O DSP pretende medir os diferentes estilos de agressividade no contexto da condução: raiva, impaciência, competição e punição. A versão traduzida recorrida para este estudo foi consultada por investigadores fluentes em inglês que confirmaram a tradução da mesma.

O questionário é composto por 40 itens referentes a comportamentos que podem ser assumidos enquanto condutores, que se agrupam em quatro categorias, cada uma dela composta por 10 itens, sendo que cada uma das escalas se refere aos quatro tipos de comportamentos: Raiva (itens 1,5,9,13,17,21,25,29,33,37), Competição (itens 2,6,10,14,18,22,26,30,34,38), Impaciência (itens 3,7,11,15,19,23,27,31,35,39) e Punição (itens 4,8,12,16,20,24,28,32,36,40). As respostas são dadas com base numa escala de Likert de 3 pontos (desde 0 = “Nunca”; 1 = “Por vezes”; 2 = “Muitas vezes”; 3 = “Sempre”). A amplitude dos resultados varia entre 0 e 30 em cada uma das categorias. As pontuações mais elevadas significam a prevalência de atitudes medidas pela categoria.

A consistência interna analisada a partir do Alfa de *Cronbach*, indicou resultados de 0.93. No que diz respeito à fidelidade das escalas apresenta um valor de 0.96 para a dimensão competição; 0.91 para a punição; 0.85 para a raiva; e, 0.84 para a impaciência.

- **Questionário de Comportamento na Condução - *Driver Behaviour Questionnaire*** (DBQ; Reason, J. Manstead, A. Strading, S., Baxter, J.S. & Campbell, K. (1990) versão adaptada e traduzida por Brites, 2006)

O DBQ mede o comportamento de risco na condução. A constituição da versão original do teste (Reason et. al., 1990), é caracterizada por 50 itens agrupadas em 3 dimensões. Nomeadamente, (1) Lapsos na Condução (retratam comportamentos irrefletidos com consequências para o condutor mas não para os outros); (2) Erros na Condução (relacionado com erros não propositados no exercício da condução segura e que podem originar consequências para outros utentes da via e (3) Violações na Condução (associado a comportamentos deliberados que violam a prática de uma condução segura). “Numa versão recente” (Lajunen, Parker & Summala, 2004) mede os erros, os lapsos e as violações no comportamento de condução.

A versão que foi adotada para esta investigação foi traduzida e adaptada para a população portuguesa por Brites et. al., (2006). É composta por 27 itens agrupados em 5 fatores. Nomeadamente, Violações Não Intencionais (itens 15,16,19,20,21,23); Violações (itens 3,6,12,14,18,22); Erros de Falta de Atenção (itens 7,8,9,10,11,17); Procura de Sensações (Itens 24,25,26,27); e Lapsos (itens 1,2,4,5,13). É utilizada a escala de Likert de 5 pontos que pode variar entre o “0” (“Nunca”), “1” (“Quase nunca”), “2” (“Ocasionalmente”), “3” (“Muitas vezes”), “4” (“Frequentemente”) e “5” (“Sempre”). A amplitude dos resultados varia entre 0 e 135 pontos, no qual as pontuações mais elevadas correspondem a uma média superior nas dimensões em avaliação.

A consistência interna analisada a partir do Alfa de *Cronbach*, demonstra resultados de 0.83 para o total da escala, tendo as dimensões obtido os valores de: 0.71 para as Violações

Não Intencionais; 0.69 para as Violações; 0.70 para Erros de Falta de Atenção; 0.74 para a Procura de Sensações; e 0.50 na dimensão Lapsos. Uma vez que nem todas as dimensões apresentam valores de psicométrica adequados, a estrutura fatorial da versão portuguesa do DBQ foi validada (Brites et. al., 2006).

Para a validação foi realizada uma correlação entre as variáveis em estudo, no qual se verificou que as dimensões estão relacionadas entre si (Brites et. al., 2006).

- **Inventário de Resolução de Problemas - Vaz Serra, (1987)**

O presente questionário agrupa 5 categorias de resposta que é composta por 40 itens, os quais retratam 3 tipos de situação: Ameaça - presente, Dano - passado e Desafio – futuro. Essas situações podem ocorrer a qualquer indivíduo, em qualquer fase da sua vida. Vaz Serra (1987) aborda este tipo de situações que desencadeiam o recurso às estratégias de coping disponíveis. O inventário consiste numa escala tipo *Likert* que varia entre “Não Concordo”; “Concordo Pouco”; “Não Concordo nem Discordo”; “Concordo Muito”; e “Concordo Plenamente”, compondo cinco categorias de resposta.

São avaliados os seguintes tipos de estratégias: a) Confronto; b) Controlo percetivo do significado; c) Controlo percetivo das consequências; d) Pedido de auxílio a familiares e amigos; e) Mecanismos redutores de estados de tensão; e f) Características de personalidade.

De acordo com o autor, são nove os fatores que compõem este inventário, “os quais explicaram 51,7% da variância total: Fator 1) Pedido de ajuda; Fator 2) Confronto e resolução ativa de problemas; Fator 3) Abandono passivo perante a situação; Fator 4) Controlo interno/externo dos problemas; Fator 5) Estratégias de controlo das emoções; Fator 6) Atitude ativa e não interferência na vida quotidiana pelas ocorrências; Fator 7) Agressividade internalizada/Externalizada; Fator 8) Autorresponsabilização e medo das consequências; e Fator 9) Confronto com os problemas e planificação de estratégias.

A consistência interna da escala original foi medida pelo coeficiente de Spearman-Brown, com o respetivo valor de .860. A estabilidade temporal foi medida pelo teste/re-teste demonstrando um valor de $r = .808$, para $p < .001$, sendo o $N = 102$ (Serra, 1988).

Como resultado da investigação do autor, assumiu que sujeitos com estratégias de coping adequadas são aqueles que revelam um bom controlo das situações com que se deparam, sendo pouco propensos a pedir ajuda e recorrem à confrontação e resolução para os seus problemas, utilizam ainda mecanismos redutores de tensão que não os coloquem em risco, não permitem acontecimentos indutores de *stress* como influência na sua vida diária e tendem a não se responsabilizar pelas consequências negativas dos acontecimentos. (Vaz Serra, 1988).

No que diz respeito ao grau de consistência interna, a partir do Alfa de *Cronbach* o Inventário de Resolução de Problemas apresenta um $\alpha = .81$. Para que o valor fosse apurado,

foram retirados os itens 3,8,9,13,15,21,31,32,33,34,36 e 40. Quanto aos nove fatores que compõem a presente escala, quando considerados individualmente, a sua maioria não apresentou valores de consistência interna significativos, pelo que, esta escala será tratada apenas na sua totalidade.

4.2.4. Procedimento

A recolha de dados procedeu-se em formato *online*, recorrendo ao software informático *Google Docs*, entre os meses de Novembro de 2014 e Fevereiro de 2015. Os protocolos foram aplicados individualmente, com os princípios do consentimento informado respeitados.

Após a recolha de dados, compôs-se uma base de dados informatizada e o respetivo procedimento estatístico da informação recolhida através da *IBM Statistical Package for Social Sciences* Versão 23.

No procedimento estatístico, teve-se em conta a caracterização da amostra recorrendo ao cálculo de frequências absolutas e percentuais, assim como médias e desvio padrão. Para analisar o nível e a direção da correlação entre as variáveis psicológicas em estudo, recorreu-se ao coeficiente de correlação de *Pearson*.

Capítulo 5- Resultados

No presente capítulo estão expostos os dados estatísticos obtidos na recolha de informação através do protocolo de investigação sobre o comportamento na condução: Categoria a que está habilitado, tipo de veículo que conduz com mais frequência, propriedade do veículo, hora do dia de maior tempo de condução, número de vezes em engarrafamento, número de acidentes assistidos e número de acidentes provocados pelo próprio; às variáveis psicológicas em estudo: Estilo de agressividade na condução, comportamentos de risco e resolução de problemas; às diferenças entre os participantes e as variáveis em estudo, bem como a correlação entre as mesmas.

5.1. Diferença entre sexos no Exercício da Condução

No que diz respeito à diferença entre o fator experiência no exercício da condução a maior parte dos participantes, de ambos os sexos, conduzem todos os dias (sexo masculino [75%], sexo feminino [63%]) sobretudo de manhã à noite (sexo masculino [54%], sexo feminino [37%]), entre 30 minutos a 1 hora (sexo masculino [46%], sexo feminino [50%]) e na última semana, estiveram menos de 10 vezes expostos a engarrafamentos de trânsito (sexo masculino [79%], sexo feminino [87%]) (Tabela 3.).

Tabela 3. Tabela descritiva da experiência de condução dos indivíduos, entre sexos.

		Sexo			
		Masculino (N= 96)		Feminino (N= 120)	
		N	%	N	%
Condução diária					
	Sim	72	75	76	63
	Não	24	25	44	37
		N	%	N	%
Altura do dia que mais conduz					
	Manhã	16	17	36	30
	Tarde	20	21	28	23
	Noite	8	8	12	10
	Manhã à noite	52	54	44	37
		N	%	N	%
Tempo	condução				
diária	Menos de 30 minutos	16	17	24	20

	30 minutos a 1 hora	44	46	60	50
	1 hora a 2 horas	24	25	28	23
	2 horas a 4 horas	12	12	8	7
		N	%	N	%
Engarrafamentos de trânsito, última semana	Menos de 10 vezes	76	79	104	87
	Entre 10 e 20 vezes	20	21	16	13

5.2. Estilos de Agressividade e Comportamentos de Risco na Condução

Os resultados obtidos perante o estudo entre os estilos de agressividade e o comportamento na condução (Tabela 4) revelaram que existe uma correlação mais forte entre os fatores Raiva, Impaciência e Punição e a variável Violações. A conexão mais forte foi verificada na variável Punição ($r=.699$; $p=.000$), seguido de Impaciência ($r=.649$; $p=.000$) e, Raiva ($r=.538$; $p=.000$). Em relação à variável Competição, esta encontra-se mais positivamente associada à Procura de Sensações ($r=.734$; $p=.000$).

Tabela 4. Tabela da correlação entre estilos de agressividade e comportamentos na condução.

	Violações Não Intencionais	Violações	Erros Falta de Atenção	Procura de Sensações	Lapsos
Raiva	,406**	,538**	,495**	,373**	,249**
Impaciência	,567**	,649**	,519**	,459**	,370**
Competição	,450**	,482**	,269**	,734**	,236**
Punição	,444**	,699**	,394**	,345**	,137*

5.3. Estilos de Agressividade e Resolução de Problemas

Do estudo da relação entre estilos de agressividade e a resolução de problemas (Tabela 5. e Tabela 6.) pode-se verificar uma associação positiva entre a Raiva e o Controlo

Interno/Externo dos Problemas ($r = .240$; $p = .000$), assim como a Competição ($r = .252$; $p = .000$) e a Punição ($r = .249$; $p = .000$) com a variável Pedido de ajuda. Quanto ao fator Impaciência, verificou-se uma associação negativa com a variável Atitude Ativa ($r = -.279$; $p = .000$).

Tabela 5. Tabela da correlação entre estilos de agressividade e resolução de problemas (1).

	Pedido de ajuda	Abandono passivo perante situação	Controlo interno/externos problemas	Estratégias de controlo das emoções	Atitude ativa
Raiva	,216**	-,075	,240**	,187**	-,196**
Impaciência	,208**	-,196**	,177**	,080	-,279**
Competição	,252**	-,198**	,010	,046	-,202**
Punição	,249**	-,192**	,143*	,129	-,184**

Tabela 6. Tabela de correlação entre estilos de agressividade e resolução de problemas (2).

	Agressividade internalizada /externalizada	Autorresponsabilização e medo das consequências	Confronto com problemas e planificação de estratégia	Confronto e resolução ativa de problemas
Raiva	,092	-,035	,207**	,011
Impaciência	,083	-,088	,122	-,016
Competição	,143*	-,046	,067	,072
Punição	-,037	-,122	,075	-,069

5.4. Comportamentos de Risco na Condução e Resolução de Problemas

Do estudo da correlação entre os comportamentos de risco e a resolução de problemas (Tabelas 7 e 8) foi possível verificar que a variável Violações não intencionais ($r = .272$; $p = .000$) e a variável Erros falta de atenção ($r = .377$; $p = .000$) encontram-se positivamente mais relacionadas com o Controlo interno/externo dos problemas. À Procura de sensações foi

encontrada uma associação positiva com o fator Atitude ativa ($r=.274$; $p=.000$). Quanto às Violações foi obtida uma associação negativa com o fator Abandono passivo perante relação ($r=-.274$; $p=.000$) assim como a variável Lapsos que apresentou uma associação negativa com Atitude ativa ($r=-.090$; $p=.190$).

Tabela 7. Tabela de correlação entre comportamentos de risco e resolução de problemas (1).

	Pedido de ajuda	Abandono passivo perante relação	Controlo interno/externo dos problemas	Estratégias de controlo das emoções	Atitude ativa
Violações intencionais	não ,262**	-,067	,272**	-,250**	,162*
Violações	,000	,324	,000	,000	,017
Erros falta de atenção	,262**	-,274**	,192**	-,096	,082
Procura sensações	,000	,000	,005	,160	,232
Lapsos	,276**	,037	,317**	-,256**	,220**
	,000	,592	,000	,000	,001
	,131	-,076	-,006	-,274**	,083
	,054	,267	,925	,000	,222
	,025	-,052	,055	-,090	-,083
	,710	,446	,422	,190	,225

Tabela 8. Tabela de correlação entre comportamentos de risco e resolução de problemas (2).

	Agressividade internalizada/externalizada	Autorresponsabilização e consequências	Confronto problema e plano de estratégia	Confronto e resolução de problema	Atitude ativa do
Violações intencionais	não ,263**	,124	,119	,096	
Violações	,000	,069	,080	,000	
Erros falta de atenção	-,061	-,173*	,243**	,117	
Procura sensações	,368	,011	,000	,087	
Lapsos	,043	,077	,143*	,099	
	,529	,257	,035	,149	
	,200**	,052	,046	,035	
	,003	,450	,506	,613	
	-,031	,061	,072	,141*	
	,648	,372	,294	,038	

5.5. Diferença entre sexos e estilos de agressividade

Na comparação entre sexos relativamente ao tipo de estilo agressivo mais recorrido no exercício da condução constatou-se que ambos os sexos apresentam as mesmas tendências nas expressões de agressividade sendo a raiva como a expressão mais recorrida (sexo masculino [M= 9,50; DP= 4,82]; sexo feminino [M=8,26; DP= 3,81]), seguida de impaciência (sexo masculino [M=6,41; DP= 4,82]; sexo feminino [M=5,60; DP= 2,77]), punição (sexo masculino [M=5,66; DP= 3,67]; sexo feminino [M=3,73; DP= 2,41]) e por último, a competição (sexo masculino [M=4,37; DP= 5,27]; sexo feminino [M=1,06; DP=1,63]).

Tabela 9. Tabela comparativa entre sexos em relação a estilos de agressividade.

	Sexo				Test - t	
	Masculino		Feminino		<i>t</i>	<i>p</i>
	(N= 96)		(N=120)			
	M	DP	M	DP		
Raiva	9.50	4.82	8.26	3.81	2.10	.037
Impaciência	6.41	4.82	5.60	2.77	1.56	.120
Competição	4.37	5.27	1.06	1.63	6.49	.000
Punição	5.66	3.67	3.73	2.41	4.64	.000

Capítulo 6- Discussão de Resultados

No presente capítulo pretende-se expor a discussão relativa aos resultados obtidos nesta investigação. Será analisado primeiramente os resultados alcançados entre os participantes de acordo com as variáveis demográficas e psicológicas em estudo, cuja compreensão será sustentada através de autores e respetivas investigações relacionados com as temáticas do presente estudo.

Posteriormente encontram-se expostas as limitações notadas ao longo do estudo e as respetivas sugestões para futuras investigações.

6.1. Análise e discussão de resultados

De acordo com os resultados obtidos relativamente à diferença entre sexos na experiência da condução não foram verificadas diferenças significativas entre os mesmos. Assim, foi possível examinar que a maior parte dos participantes conduz todos os dias, de manhã à noite, entre trinta minutos e uma hora e, não se deparam com engarrafamentos de trânsito mais de 10 vezes por semana.

Estas variáveis e respetivos resultados levam à necessidade de interpretar a tarefa condução como um meio, que pode interferir e ser interferido no dia-a-dia, dada a frequência na condução dos participantes, e assim, torna-se pertinente a exploração da temática para a melhor compreensão tanto do comportamento como a prevenção dos ditos comportamentos que podem originar mal-estar ou colocar em risco o indivíduo.

O automóvel acabou por determinar em certas sociedades o tempo e o espaço pelo qual nos mobilizamos e o fazemos (Educação Rodoviária, 2015). A Psicologia do Trânsito surgiu com o intuito de proporcionar meios para melhores condições e segurança no trânsito, promover trabalhos para a educação no trânsito como campanhas e ações de sensibilização no contexto do trânsito com o objetivo de minimizar riscos e/ou danos dos sujeitos (Miranda, 2013).

Deste ponto, torna-se importante salientar que o objetivo deste estudo consiste na compreensão da relação entre estilos de agressividade, comportamentos de risco na condução e a relação com a resolução de problemas dos indivíduos. Ao longo da discussão estão referidas as hipóteses em estudo, onde se poderá verificar se as mesmas foram confirmadas ou não, com a devida compreensão através do auxílio de referências a autores previamente mencionados nesta investigação.

Dados os valores obtidos na relação entre estilos de agressividade e comportamentos de risco na condução, conclui-se, por ordem decrescente, que a punição, a impaciência e a raiva,

enquanto comportamentos hostis, encontram-se positivamente relacionados com violações na condução e, quanto ao comportamento da competição, foi possível verificar uma associação mais forte com o fator procura de sensações. De acordo com a literatura, a principal causa de acidentes deve-se ao fator humano e assim são tidos em conta os erros que este possam assumir na execução da ação (Reason, et. al., 1990). De acordo com Ledesma, Poó e Peltzer (2007) a impulsividade encontra-se associada à procura de sensações e condutas de risco no trânsito, o que poderá sustentar a associação entre comportamentos agressivos, ao considerar que a agressividade pode despoletar comportamentos impulsivos, e condutas de risco na condução.

De acordo com Reason et al (1990) a violação propositada constitui-se como principal fator incidente na ocorrência de acidentes rodoviários e assim, poderá sustentar o facto de que a tendência para despoletar o carácter agressivo na condução encontra-se mais associado a atos de violência propositada, ou seja, violações e/ou procura de sensações. De acordo com os dados obtidos, foi possível confirmar a hipótese - H1 - Os estilos de agressividade estão positivamente associados aos comportamentos de risco na condução

Dada a pertinência da abordagem da agressividade no contexto rodoviário, seria importante estudar que estratégias internas nos indivíduos podem interferir na tomada de decisão ou impulsividade durante a condução, o que por sua vez pode influenciar o ato e pode desencadear repercussões graves no indivíduo.

Com os resultados obtidos entre a associação de estilos de agressividade e a capacidade de resolução de problemas foi possível apurar que as estratégias de coping mais associadas aos estilos agressivos foram o pedido de ajuda, controlo interno/externo do problema e a atitude ativa. Os dados indicaram que o comportamento da raiva encontra-se positivamente associado ao controlo interno/externo do indivíduo assim como a competição e punição à variável, pedido de ajuda. Quanto à impaciência, verificou-se uma associação negativa com atitude ativa de não interferência na vida quotidiana pelas ocorrências. De acordo com Lazarus e Folkman (1984) a dita capacidade de resolução de problemas ou *coping* pode alterar a evolução do *stress*, tanto pela evitação como pelo confronto.

A associação entre a raiva e o controlo externo/interno dos problemas pode ser fundamentado através da teoria das estratégias de *coping* focadas na emoção, onde se pretende dispensar esforço em regular o estado emocional do indivíduo, ou seja, o objetivo consistiria na redução física desagradável relacionada com uma situação de *stress* (Antoniazzi et al., 1998). Tal, suporta a relação mais acentuada entre a raiva e o controlo interno/externo do problema. A relação entre a competição e punição com a estratégia de pedido de ajuda vai ao encontro dos indivíduos que tendam a aplicar mais estratégias de coping focadas no problema, que tende a ocorrer quando as pessoas sentem que pode ser alcançado algo construtivo (Ribeiro &

Rodrigues, 2004), ou seja, é pretendido alterar o problema existente entre o indivíduo e determinada situação ao ser direcionada para uma fonte externa de *stress*, que corresponde às estratégias que incluem negociar para a resolução de conflitos interpessoais ou solicitar ajuda de outras pessoas (Antoniazzi et al., 1998). Por último, a impaciência encontra-se negativamente associada à atitude ativa, tal indica que quanto maior for a atitude ativa menor será a tendência para desenvolver impaciência. A impaciência pode ser caracterizada como uma “busca” pelo imediato ou como a procura da sensação antes da experiência e a sua relação com a resolução de problemas através da atitude ativa, segundo Greenglass & Fiksenbaum (2009), remete-se ao facto de esta estratégia estar associada ao coping pró-ativo cujo objetivo é compensar o dano ou perda, de situações passadas, através da gestão do risco, danos e/ou ameaças e tal fundamenta o resultado obtido por indicar que os indivíduos tendem a ficar mais impacientes quando não conseguem adaptar a referida estratégia.

Segundo os resultados obtidos na presente investigação foi possível confirmar a hipótese esperada para as variáveis raiva, competição e punição e não se confirmou para a variável impaciência - H2 – Os estilos de agressividade estão positivamente associados à capacidade de resolução de problemas dos indivíduos.

Os dados obtidos entre a associação de resolução de problemas e comportamentos de risco na condução identificaram as estratégias controlo interno/externo do problema, atitude ativa e abandono passivo como associadas aos comportamentos de risco em estudo. Verificou-se uma maior associação entre violações não intencionais e erros falta de atenção com a variável controlo interno/externo do problema. A procura de sensações encontra-se positivamente mais correlacionada com a atitude ativa. As violações apresentam um sentido de relação negativo com o abandono passivo e por último, os lapsos também se encontram negativamente associados com a atitude ativa.

As violações não intencionais e os erros de falta de atenção inserem-se na categoria em que o autor Reason et al. (1990) designa como violação não propositada. Ao considerar que os erros são comportamentos não propositados na tarefa da condução segura (Lajunen et. al., 2004) e as violações não intencionais como não propositadas, pode ser identificada a similaridade de ambas as variáveis e deste ponto, a sua relação com a estratégia de controlo interno/externo do problema pode ser fundamentada pela autorregulação das emoções, que ao ter a capacidade de estabelecer uma relação forte na gestão das emoções indica que os indivíduos com capacidade de autorregulação elevada possuem mais facilidade em controlar os seus impulsos ao invés dos indivíduos com níveis inferiores (Muraven & Baumeister, 2000). Assim, o controlo de impulsos, segundo pode interferir no comportamento não proposital, nomeadamente aspetos de foro atencional despoletando no indivíduo tomadas de

decisões que poderão colocá-lo em risco e aos outros. Quanto à variável procura de sensações, esta encontra-se positivamente associada à estratégia de atitude ativa e assim, vai ao encontro da teoria dos autores Greenglass e Fiksenbaum (2008) uma vez que estes defendem a relação da atitude ativa com o coping pró-ativo devido a este se encontrar associado com a procura da compensação de dano ou perda, de ocorrências já vividas, sob a gestão do risco, dano e/ou ameaças.

Relativamente às violações pode-se constatar que níveis superiores de violações tendem a diminuir o recurso à estratégia de abandono passivo perante a relação. Autores (Serra, et. al., 1988) identificaram esta característica em indivíduos emocionalmente perturbados e que varia consoante a intensidade da depressão. Assim, apesar da sua relação, a tendência para recorrer a essa estratégia poderá estar mais associada ao estado depressivo dos indivíduos. Na categoria dos lapsos pode ser verificado que quanto maior a tendência para os cometer menos atitude ativa de não interferência na vida quotidiana pelas ocorrências o indivíduo tende a assumir. Os lapsos constituem-se como pequenas falhas não intencionais que decorrem da atenção e memória e por sua vez, devem-se a fatores individuais relacionados com o funcionamento cognitivo (Reason et al., 1990) tal poderá justificar a relação com a atitude ativa que indicaria que altos níveis deste podem ajudar a diminuir a ocorrência de lapsos pela possibilidade do aumento da atenção no desempenho da tarefa.

De acordo com os valores obtidos, foi possível confirmar a hipótese para as variáveis violações não intencionais, erros falta de atenção e procura de sensações e não se confirmou para a hipótese das violações e lapsos - H3 – A resolução de problemas está positivamente associado aos comportamentos de risco na condução.

Numa última análise relativamente aos dados obtidos no presente estudo, tornou-se interessante verificar que relativamente aos dados da amostra, os indivíduos do sexo masculino indicaram que já sofreram mais acidentes do que os indivíduos do sexo feminino bem como o uso de substâncias durante a condução, onde cerca de 58% dos sujeitos do sexo masculino admitiram que já o teriam feito, contrariamente aos indivíduos do sexo feminino, onde apenas se registou 23%. Estes dados indicam que existe uma maior prevalência no sexo masculino para ocorrências de acidentes rodoviários e vão ao encontro dos resultados obtidos nos estudos de Marin-Léon & Vizzoto (2003) onde indicaram a existência de maior risco de acidentes na população masculina, que por sua vez, encontra-se em maior frequência a tomar atos como conduzir após ingestão de bebidas alcoólicas. Archer (2004) concluiu que o sexo masculino é fisicamente mais agressivo do que o sexo feminino, entre todas as idades, pois tendem a recorrer muito mais à violência ou vingança.

Deste ponto, foi possível confirmar a hipótese esperada relativa a este assunto - H4 - Os sujeitos do sexo masculino possuem níveis de comportamentos agressivos mais elevados do que os sujeitos do sexo feminino.

6.2. Limitações e sugestões para futuras investigações

Dada a temática da investigação torna-se pertinente desenvolver novas metodologias de distinção entre comportamentos agressivos e comportamentos de risco. O *Driver Stress Profile* não se encontra validado para a população portuguesa e poucos são os estudos que recorrem a esta escala para comparação de variáveis. O termo *Road Rage* é um termo relativamente recente e existe alguma dificuldade em traduzir os vários conceitos que se encontram inerentes à mesma.

No presente estudo não foram associadas diretamente as variáveis ao envolvimento em acidentes, uma vez que como critério de inclusão da amostra não foi considerado a envolvimento nos mesmos, a amostra não seria considerada representativa (Marroco, 2010). Mas torna-se fundamental analisar em concreto indivíduos que já tenham sofrido acidentes rodoviários, enquanto condutores, de modo a apurar de uma forma cada vez mais criteriosa os comportamentos mais prejudiciais não só para o exercício da condução na estrada mas como para a manutenção do bem-estar do indivíduo.

Na literatura os comportamentos agressivos encontram-se inerentes à envolvimento em acidentes mas é necessário apurar a diferença entre ambos, pelo facto de a agressividade poder não despoletar comportamentos de risco na condução e vice-versa.

Conclusão

Os resultados apurados na presente investigação permitiram compreender melhor a dinâmica do comportamento dos indivíduos na condução. O estudo da agressividade quando expressa sob a condução de um veículo é bastante importante na medida em que, esta possui influência nos comportamentos de risco que levam a acidentes rodoviários. Sendo a agressividade um conceito inerente ao estado emocional do sujeito e a resolução de problemas uma das estratégias mais recorridas pelos indivíduos, uma associação entre estas variáveis levaria a uma melhor compreensão de como o comportamento de um indivíduo com tendência para agir agressivamente na sua condução tende a resolver uma situação, no qual cria uma sensação de ameaça ao bem-estar.

De acordo com a presente investigação foi possível verificar que a agressividade encontra-se positivamente associada aos comportamentos de risco, sendo a punição para com os outros condutores o comportamento com maior relação aos comportamentos de risco, seguida da impaciência e raiva, no grupo dos comportamentos de risco nomeados como violações, ao invés da expressão agressiva através da competição, que apresentou uma relação positiva mais forte com o grupo de comportamentos de risco relacionados com a procura de sensações.

Os estilos de agressividade em análise no presente estudo, quando associados a estratégias de coping como a resolução de problemas, revelam uma relação positiva. A expressão de raiva na condução demonstrou estar mais positivamente associada com o controlo interno/externo dos indivíduos, a competição e a punição encontram-se positivamente associadas com o pedido de ajuda e o fator impaciência revelou uma associação negativa face à atitude ativa.

Os resultados relativos aos comportamentos de risco e à resolução de problemas indicaram que as violações não intencionais e os erros de falta de atenção encontram-se positivamente associados ao controlo interno/externo dos problemas, tal como a variável procura de sensações face à atitude ativa. Porém, a variável violações apresentou uma relação negativa com a estratégia de abandono passivo bem como a variável lapsos em relação à atitude ativa.

Deste ponto, a investigação visou prestar um contributo na área da temática em análise. Tornou-se evidente ao longo do desenvolvimento da mesma, que a prevenção constitui-se como principal fator preventivo de ações de risco no comportamento da condução dos indivíduos. O reconhecimento dos comportamentos considerados perigosos para a segurança dos utentes das estradas pelos próprios sujeitos, pode levar a um melhor entendimento dos

mesmos, o que pode levar o indivíduo a ponderar as suas ações e adaptar os seus recursos internos para que consiga lidar com situações indutora de *stress* sem que se coloque em risco ou aos outros.

Referências Bibliográficas

- AAAFoudantion. (2005). *For Trafic Safety*. Disponível em: www.aaafoudation.org.
- Albuquerque, A.(1990) - *Stress, Causas, Prevenção e Controlo*. Lisboa: Texto Editora.
- American Psychological Association (2010a). Publication manual of the American Psychological Association (6th ed.). Washington, DC: Author.
- Anderson C., & Bushman, B. (2002). *Human Agression*. Iowa State University. Iowa.
- Antoniazzi, A. S., Dell’Aglío, D. D., & Bandeira, D. R. (1998). *O conceito de coping: uma revisão teórica*. Estudos de Psicologia. Autoridade Nacional de Segurança
- Archer, J. (2004). *Sex differences in aggression in real-world settings: A meta-analytic review*. Review of General Psychology.
- Ausloos, G. (1996) - *A competência das famílias: tempo, caos, processo*. Coimbra: CLIMPSI
- Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária [ANSR]. (2012). *Sinistralidade Rodoviária*. Lisboa: Observatório de Segurança Rodoviária.
- Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária [ASNR]. (2015). *Sinistralidade Rodoviária*. Lisboa: Observatório de Segurança Rodoviária.
- Balbinot, A., Zaro, M. & Timm, M. (2011). *Funções psicológicas e cognitivas presentes no ato de dirigir e sua importância para os motoristas no trânsito*. Ciências & Cognição 2011; Vol 16 (2): 013-029.
- Barbosa, A., Cruz, J., Figueiredo, D., Marques, A. & Sousa, L. (2011). *Cuidar de idosos com demências em instituições: competências, dificuldades e necessidades percebidas pelos cuidadores formais*. Psicologia, Saúde & Doenças, nº 12, 119129.
- Baron, R. A e Byrne, D. (1994) *Social Psychology: Understanding human interaction* (8th ed.). Boston: Allyn and Bacon
- Bartilotti, C.; Scopel, E. & Gamba, P. (2006). *Avaliação psicológica de condutores de veículos terrestres no Brasil*. Acedido em www.psicologia.com.pt.
- Bertão, A. (2004). *Violência, agressividade e indisciplina em meio escolar: em busca do amor*. *Psycologica*.
- Blanchard, E. B., Barton, K. A., & Malta, L. (2000). *Psychometric properties of a measure of aggressive driving: The Larson Driver’s Stress Profile*. Albany.
- Brites, J., Brardo, E. & Sousa, C. (2006). *Estudo das características psicométricas do Driver Behavior Questionnaire (DBQ) na população portuguesa*. Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias. Faculdade de Psicologia.

- Dula, C. (2003). *Validity and reability assessment of a dangerous driving self-report measure*. Tese de Doutoramento. Virginia: Faculty of the Virginia Polytechnic Institute and state university
- D'Zurilla, T.J., Nezu, A.M., & Maydeu Olivares, A. (2002). *Social Problem-Solving Inventory-Revised (SPSI-R)*. North Tonawanda, NY: Multi-Health Systems
- Endler, N. & Parker J. (1999) - *Multidimensional assessment of coping: a critical evaluation*. Journal of Personality and Social Psychology, 70
- epidemiológico com estudantes universitário. Caderno de Saúde Pública, 19, 2
- Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária [ENSR], (2007). *Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2008 -2015*.
- Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária [ENSR], (2009). *Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2008-2015*.
- Girão, R. & Oliveira, R. (2005). *Condução de risco: um estudo exploratório sobre os aspetos psicológicos do risco na tarefa da condução*. Análise Psicológica 23 (1), 59-66.
- Greenglass, E. R., & Fiksenbaum, L. (2009). *Proactive coping, positive affect and well-being*. *European Psychologist*.
- Hakamies-Blomquist, L. (1993). *Fatal accident of older drivers*. Accident Analyses and Prevention, 25:19–27.
- Jafarpour, S. & Movaghar, V. (2014). *Determinants of risky driving behavior: a narrative review*. Medical Journal of the Islamic Republic of Iran (1): 142.
- James, L., & Nahl, D. (2000b). *Road Rage and Aggressive Driving: Steering Clear of Highway Warfare: Prometheus Books*.
- Lajunen, T., Parker, D. & Summala, H. (2004). *The Manchester Driver Behaviour Questionnaire: a cross-cultural study*. Accid. Anal. Prev., vol. 36, p.231-238.
- Lamounier, R & Rueda F.J.M. (2005). *Avaliação psicológica com o PMK no contexto do trânsito*. Psicologia, Pesquisa e Trânsito 1.
- Lazarus, R. & Folkman, S. (1984) - *Stress, appraisal and coping*. New York: Springer Publishing Company
- Lorenz, K. (1966). *On aggression*. Nova York: Hartcourt, Brace & World.
- Marín-León, L & Vizzotto, M. M. (2003). *Comportamentos no trânsito: um estudo Maroco*, J. (2003). Análise estatística com utilização do SPSS. Lisboa: Edições Silabo.
- Monat, A. & Lazarus, R. (1985) - *Stress and coping: Some current issues and controversies*. New York: Columbia University Press.
- MS.DGS - *Programa Nacional de Prevenção de Acidentes*. Lisboa : Ministério da Saúde: Direcção-Geral da Saúde, 2010.

- Muraven, M., & Baumeister, R. F. (2000). *Self-regulation and depletion of limited resources: Does self-control resemble a muscle?*. *Psychological Bulletin*
- Oliveira, P. (2007). *Os fatores potenciadores da Sinistralidade Rodoviária – Análise aos fatores que estão na base da sinistralidade*. Disponível para consulta em www.acam.org
- Organização Mundial de Saúde [OMS], (2015). *Relatório global sobre o estado da segurança rodoviária, 2015*.
- Panichi, R. & Wagner, A. (2006). *Comportamento de risco no trânsito: revisando a literatura sobre as variáveis preditoras da condução perigosa na população juvenil*. *Interamerican Journal of Psychology* v.40 n.2.
- Pearlin & Schooler (1998) - *The Structures of coping*. *Health and Social Behaviour*, 19.
- Pereira, M. (2013). *Comportamento na condução: a sua relação com os estilos educativos parentais e a personalidade em jovens condutores*. Dissertação de Mestrado. Lisboa.
- Primo, J. & Mateus, D. (2008). *Normas para a elaboração e apresentação de Teses de Doutoramento; (Aplicáveis às Dissertações de Mestrado) Versão 4*. Reitoria da Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias.
- Ramirez, F. (2001). *Condutas agressivas na idade escolar*. Amadora: McGraw Hill.
- Reason, J., Manstead, A., Stradling, S., Baxter, J. & Campbell, K. (1990). *Errors and violations on the roads: a real distinction?* *Ergonomics*.
- Reto, L. & Sá, J. (2003). *Porque nos matamos na estrada e como o evitar*. Lisboa, Editorial Notícias
- Ribeiro, J. & Rodrigues, A. (2004). *Questões acerca do coping: A propósito do estudo de adaptação do brief cope*. Universidade do Porto. Instituto Superior de Psicologia Aplicada, Lisboa.
- Rodoviária [ANSR]. (2012). *Sinistralidade Rodoviária*. Lisboa: Observatório de Segurança Rodoviária.
- Rosário, L. (2009). *Agressividade na condução e mecanismos de defesa em condutores infratores, perspetiva psicodinâmica*. Dissertação de Mestrado. Lisboa.
- Rozestraten, R. (1988). *Psicologia do Trânsito: Conceitos e processos básicos*. Ed. da Universidade de São Paulo.
- Serra, A et al (1988). *Mecanismos de coping: diferenças entre população normal e doentes com perturbações emocionais*. *Psiquiatria Clínica*.
- Shinar, D. (1998) *Aggressive driving: the contribution of the drivers and the situation*. *Transportation*. New York.

Spielberger, C. D., Jacobs, G., Russel, S., & Crane, R. J. (1983) *Assessment of anger: the State- Trait Anger Scale*. In J. N. Butcher & C. D. Spielberger (Eds.), *Advances in personality assessment*. Vol. 2. Hillsdale, NJ: Erlbaum.

Weitz, J. *Social and Psychological Factors in Stress*. New York, Holt, Rinehart & Winston, 1970.

Anexos

Anexo A

Protocolo de Investigação

Consentimento Informado

Caro(a) participante,

No âmbito de uma dissertação de Mestrado em Psicologia Clínica e da Saúde, da Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, venho por este meio solicitar a sua colaboração voluntária numa investigação que visa estudar a relação entre as expressões agressivas, os comportamentos de risco na condução e a resolução de problemas utilizados pelos indivíduos.

Esta mesma investigação destina-se a condutores com a idade mínima de 18 anos, que possuam habilitação legal para conduzir.

O presente estudo não traz quaisquer riscos para o participante. Não existem respostas certas nem erradas e tente responder o mais espontaneamente possível.

Todos os dados recolhidos são confidenciais e anónimos, sendo apenas utilizados para fins estatísticos na investigação.

Mais informo que pode desistir da sua participação em qualquer momento, se assim o desejar.

Agradeço a atenção.

**DSP - Driver Stress Profile (Larson, 1996).
Versão Portuguesa Rosendo & Rosa, (2014).**

Este questionário visa medir a tendência para os comportamentos agressivos na condução. O mesmo consiste numa lista de 40 possíveis comportamentos enquanto condutores. Indique se cada um dos comportamentos que se seguem ocorrem “Nunca”, “Por vezes”, “Muitas vezes” ou “Sempre” na sua condução.

Não existem respostas certas ou erradas.

Leia cada situação apresentada e coloque um círculo ou uma cruz no número “0” – Se nunca ocorreu esse comportamento; “1” – Se por vezes ocorre esse comportamento; “2” – Se esse comportamento ocorre muitas vezes; “3” – Se esse comportamento ocorre sempre.

0	1	2	3
Nunca	Por vezes	Muitas vezes	Sempre

1. Fico irritado(a) com outros condutores	0	1	2	3
2. Compito na estrada	0	1	2	3
3. Fico impaciente quando os passageiros demoram a entrar no veículo	0	1	2	3
4. Tenho o hábito de “punir” os maus condutores	0	1	2	3
5. Fico irritado(a) com condutores rápidos	0	1	2	3
6. Compito comigo mesmo	0	1	2	3
7. Fico impaciente ao ponto de não deixar o motor do veículo aquecer	0	1	2	3
8. Queixo-me aos passageiros sobre outros condutores	0	1	2	3
9. Fico irritado(a) com condutores lentos	0	1	2	3
10. Compito com outros condutores	0	1	2	3
11. Fico impaciente nos semáforos	0	1	2	3
12. Amaldiçoo-o/Praguejo-o outros condutores	0	1	2	3
13. Fico irritado(a) quando me ultrapassam ou cortam caminho	0	1	2	3
14. Desafio outros condutores	0	1	2	3
15. Fico impaciente em filas de espera (Lavagem de carros, filas para pagar ,etc.)	0	1	2	3
16. Faço gestos obscenos	0	1	2	3
17. Fico irritado(a) quando os semáforos não estão a funcionar bem	0	1	2	3
18. Compito com carros nas portagens	0	1	2	3
19. Fico impaciente quando o carro da frente abranda a velocidade	0	1	2	3
20. Bloqueio os veículos que me tentam passar	0	1	2	3

Joana Rosendo Costa e Silva – Estudo da relação entre estilos de agressividade, comportamentos de risco na condução e resolução de problemas

21. Fico irritado(a) quando estou num engarrafamento	0	1	2	3
22. Compito com condutores nos engarrafamentos	0	1	2	3
23. Enquanto passageiro, fico impaciente com o condutor	0	1	2	3
24. Bloqueio os veículos que tentam mudar de faixa	0	1	2	3
25. Fico irritado(a) com condutores que se encostam à traseira do meu veículo	0	1	2	3
26. Compito com condutores que me desafiam	0	1	2	3
27. Fico impaciente quando o carro da frente abranda a velocidade	0	1	2	3
28. Encosto-me à traseira do veículo da frente	0	1	2	3
29. Fico irritado(a) com os meus passageiros	0	1	2	3
30. Compito com condutores que me desafiam	0	1	2	3
31. Fico impaciente quando atraso numa viagem	0	1	2	3
32. Travo repentinamente para punir o condutor que se encosta à traseira do meu veículo	0	1	2	3
33. Fico irritado(a) quando estreitam as vias da auto-estrada	0	1	2	3
34. Compito por diversão quando estou aborrecido(a)	0	1	2	3
35. Fico impaciente quando conduzo na faixa da direita (faixa lenta)	0	1	2	3
36. Ligo os máximos para repreender um mau condutor	0	1	2	3
37. Os meus passageiros pedem-me para me acalmar	0	1	2	3
38. Faço corridas com o carro ao lado perante os semáforos	0	1	2	3
39. Fico impaciente quando os peões atravessam a estrada	0	1	2	3
40. Procuro confronto físico com maus condutores	0	1	2	3

**DBQ; Reason et al, (1990).
Versão Portuguesa Brites, (2006).**

Por favor, leia cuidadosamente as afirmações que se seguem a respeito da condução automóvel. Ninguém é perfeito. Mesmo os bons condutores por vezes cometem erros e/ou violações ao código da estrada. Muitos são triviais, mas outros são potencialmente mais perigosos. Para cada item, é pedido que indique aproximadamente quantas vezes, este tipo de situações aconteceu consigo no **último ano**. Não existem respostas certas nem erradas. Certifique-se que respondeu a todos os itens assinalando com um círculo (O) no número que melhor o descreve para cada situação, segundo a seguinte escala:

0	1	2	3	4	5
Nunca	Quase nunca	Ocasionalmente	Muitas vezes	Frequentemente	Sempre

1. Arranca de um semáforo em terceira mudança 0...1...2...3...4...5
2. Fecha o carro com as chaves lá dentro.....0...1...2...3...4...5
3. Fica impaciente com um condutor que viaja de modo lento na via mais à esquerda e ultrapassa-o pela direita...0...1...2...3...4...5
4. Conduz nas estradas de máximos ligados..... 0...1...2...3...4...5
5. Tenta colocar o carro a trabalhar sem colocar as chaves Na ignição..... 0...1...2...3...4...5
6. Conduz perto do carro que vai à sua frente, fazendo sinais de luzes para que este se desvie ou ande mais depressa 0...1...2...3...4...5
7. Esquece-se onde deixou o seu carro estacionado num parque de vários andares.....0...1...2...3...4...5
8. Distraído ou preocupado, apercebe-se tarde demais que o veículo que está à sua frente circula devagar e têm que travar a fundo para evitar uma possível colisão 0...1...2...3...4...5
9. Apercebe-se que não se consegue lembrar da estrada onde está a viajar0...1...2...3...4...5
10. Não saiu na saída da auto-estrada prevista, tendo que fazer um enorme desvio.....0...1...2...3...4...5
11. Entra para o seu carro com um determinado destino, enquanto conduz apercebe-se que tomou um outro destino que não era o pretendido0...1...2...3...4...5
12. Deliberadamente ultrapassa os limites de velocidade à noite e madrugada...0...1...2...3...4...5

0	1	2	3	4	5
Nunca	Quase nunca	Ocasionalmente	Muitas vezes	Frequentemente	Sempre

13. Distraído, esquece-se que viaja de máximos ligados até outros condutores avisarem 0...1...2...3...4...5

14. Conduz mesmo depois de ter bebido bebidas alcoólicas..... 0...1...2...3...4...5

15. Distraído não se apercebe que um peão aguarda para passar na passadeira ou passou um sinal vermelho, quando já estaria verde para os peões..... 0...1...2...3...4...5

16. Julgou mal a velocidade de um carro em aproximação e inicia uma ultrapassagem0...1...2...3...4...5

17. Planeia mal o caminho que deveria tomar, encontrando, deste modo, tráfego congestionado, podendo ser evitado.....0...1...2...3...4...5

18. Ultrapassa um veículo pela direita 0...1...2...3...4...5

19. Mete-se numa via de trânsito errada quando se aproxima de um cruzamento..... 0...1...2...3...4...5

20. Falhou na interpretação dos sinais que dão prioridade ao veículo que vem no outro sentido, e quase provoca um acidente..... 0...1...2...3...4...5

21. Tenta ultrapassar um veículo e não reparou que este vai virar à esquerda..... 0...1...2...3...4...5

22. Conduz apenas com uma das mãos, utilizando a outra para mudar o posto de rádio, pegar no telemóvel, etc0...1...2...3...4...5

23. Não repara nos peões que atravessam quando vira para uma transversal de uma estrada principal 0...1...2...3...4...5

24. Envolve-se em corridas não oficiais com condutores de outros veículos..... 0...1...2...3...4...5

25. Faz corridas com outros veículos numa via única, ou rua estreita ou obstruída..... 0...1...2...3...4...5

26. Trava a fundo numa rua escorregadia e faz um pião ou perde controlo... 0...1...2...3...4...5

27. Julga mal a distância quando vira à direita, travando a fundo de modo a evitar uma colisão quase certa... 0...1...2...3...4...5

INVENTÁRIO DE RESOLUÇÃO DE PROBLEMAS

(Copyright A. Vaz Serra, 1987)

INSTRUÇÕES

Ao longo da vida todas as pessoas atravessam situações difíceis com que se têm de defrontar. Os indivíduos não são todos iguais ao lidar com os seus problemas.

Cada uma das questões representa uma forma específica de reagir, quando um agente de stress pressiona um indivíduo.

Refere, quando te encontras numa situação difícil, semelhante à que é representada, quais são, das questões seguintes, aquelas que melhor traduzem os teus comportamento habituais.

Coloca uma cruz (X) no quadro que, em cada questão, melhor relata a tua maneira usual de reagir.

Não há respostas certas ou erradas. Apenas existem as respostas possíveis. Responde, por isso, rápida, espontânea e honestamente a cada uma delas. Não se trata de procurar saber o que consideras melhor, mas sim o que se passa realmente contigo.

I – Imagina que tiveste uma discussão séria, com uma pessoa amiga de longadata.

Deves-lhe bastante dinheiro, que já devia ter sido pago, e ainda outros favores. Existem numerosos conhecidos comuns.

Na discussão que tiveram, a razão está do teu lado.

Contudo, a outra pessoa, muito zangada, acabou por te dizer: “Dou-te uma semana para pensares no que me fizeste e me ires pedir desculpa. Se não o fizeres, hei-de dizer aos outros que não passas de um vigarista e exijo-te que me entregues todo o dinheiro que me deves”.

Muito no teu íntimo tem quase a certeza de que a outra pessoa é capaz de cumprir o que está a dizer. Sabes ainda que não tens todo o dinheiro que precisas para lhe devolver. Conheces bem que muitos dos seus amigos comuns são capazes de acreditar no que o outro lhe disser.

Esta situação é susceptível de se prolongar ao longo do tempo, envolvendo indivíduos com quem lida todos os dias.

O assunto resolver-se-ia se tivesse uma conversa séria com essa pessoa, em que fosses capaz de esclarecer, de uma vez por todas, os mal-entendidos. É natural que essa conversa fosse, pelo menos de princípio, bastante desagradável. Mas é possível que pudessem voltar a fazer as pazes, a serem amigos como dantes e a ser adiado o problema da dívida.

Contudo, ao relembrar o que se passou, por um lado, sentes-te ofendido com a prepotência da outra pessoa, por outro lado, receias as consequências.

É um problema que não sabes bem como vais resolver.

Numa situação deste tipo tens tendência a pensar:

	Não Concordo	Concordo Pouco	Não Concordo nem Discordo	Concordo Muito	Concordo Plenamente
1- Vou deixar correr esta situação; o tempo ajuda a resolver os problemas.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2- Numa situação deste tipo o melhor é evitar encontrar-me com o indivíduo e não ligar ao que possa dizer ou fazer.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3- Não vou permitir que este acontecimento interfira no que tenho de fazer no meu dia-a-dia.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4- Se não me tivesse comportado daquela maneira, isto nunca teria ocorrido; tive toda a culpa no que aconteceu.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5- Vou-me aconselhar com pessoas amigas para saber o que fazer.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

II- Considera agora que aconteceu uma situação da tua vida em que ocorreu uma perda económica substancial.

Imagina, por exemplo, que segues numa estrada, com um veículo novo, acabado de comprar com a ajuda de um empréstimo grande e com bastante sacrifício. Uma camioneta, a certa altura, vem contra ti e o teu carro fica bastante danificado. A camioneta põe-se em fuga, não és capaz de lhe ver a matrícula, não consegues sair do local em que te encontras e não vai ninguém a passar que possa servir de testemunha.

Pensas então no transtorno que tudo isto causa à tua vida, a despesa que representa, tendo na altura bastantes dificuldades para a poderes enfrentar. Acabas por apanhar uma boleia de uma pessoa que por ali passou, bastante tempo depois, e segues para casa.

É um problema aparentemente sem solução e que te causa dano.

Numa situação deste tipo tens tendência a pensar:

	Não Concordo	Concordo Pouco	Não Concordo nem Discordo	Concordo Muito	Concordo Plenamente
6- Estou perdido; este acontecimento deu cabo da minha vida.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7- O melhor é não fazer nada, até ver onde isto vai parar.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8- Lá por isto me ter acontecido, não vou deixar que a minha vida seja constantemente interferida por esta questão.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9- Apesar de tudo tive muita sorte; as coisas poderiam ser bem piores do que realmente são.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10- No fundo reconheço que me comportei de uma maneira estúpida; devido a mim é que este problema está como está.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11- Vou pedir conselho aos meus amigos para poder sair deste problema.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

III- Sentindo-te uma pessoa competente, em determinada área, vais ser posto à prova, daí algum tempo, numa situação competitiva importante.

Verificas, entretanto, com estranheza, que há um indivíduo que anda a diminuir-te e a dizer aos outros que és uma pessoa que não vales o que aparentas.

Este facto ofende-te mas, daí a três meses, vais poder provar, aos olhos de todos, se és ou não um indivíduo capaz.

Numa situação deste tipo tens tendência a pensar:

	Não Concordo	Concordo Pouco	Não Concordo nem Discordo	Concordo Muito	Concordo Plenamente
12- As pessoas hão-de sempre dizer mal de mim; que azar o meu.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13- Não me vou aborrecer					

Joana Rosendo Costa e Silva – Estudo da relação entre estilos de agressividade, comportamentos de risco na condução e resolução de problemas

com esta situação; o tempo há-de correr a meu favor.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14- Estou-me a sentir destruído pelo que me está a acontecer; não vou conseguir desvencilhar-me desta situação.					
15- Vou pensar com calma sobre este assunto, de modo a que possa sair-me bem e, ao mesmo tempo, calar aquele indivíduo.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16- Com o que me está a acontecer o melhor é evitar por agora submeter-me às provas, em que podem ver como me saio, de forma a que o acontecimento seja esquecido.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17- Se querem guerra, tê-la-ão; não posso deixar de lutar por aquilo que para mim é importante.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18- Acho melhor perguntar aos meus familiares o que devo fazer para resolver este assunto.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19- Sinto que tenho a responsabilidade daquilo que agora me está a acontecer.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
20- Vou pedir conselho, a amigos meus, sobre a melhor atitude a tomar.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
21- De modo algum me deixo esmagar pelo que me está a acontecer; hei-de remover os obstáculos, uma a uma, até provar aos outros que realmente sou uma pessoa capaz; sei que hei-de conseguir.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

IV- Quando me sinto tenso, a fim de aliviar o meu estado de tensão:

	Não Concordo	Concordo Pouco	Não Concordo nem Discordo	Concordo Muito	Concordo Plenamente
22- Passo horas a ver televisão, sem querer fazer mais nada.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
23- Raramente consigo					

Joana Rosendo Costa e Silva – Estudo da relação entre estilos de agressividade, comportamentos de risco na condução e resolução de problemas

passar sem tomar medicamentos que me acalmem.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
24- Meto-me na cama durante longas horas.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
25- Procuo fazer uma pequena soneca, pois sinto que, nessas ocasiões, tem em mim grandes efeitos reparadores.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
26- Desabafo com alguém, procurando que, ao fim, essa pessoa tome o meu partido e me ajude a resolver as dificuldades.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
27- Dá-me para partir tudo o que tenho à minha volta.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
28- Chego a bater em mim próprio.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
29- Raramente deixo de pedir ajuda profissional, a uma médica ou a um psicólogo.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

V- A minha maneira de ser habitual leva-me a que, não só nestas situações como em todos os meus problemas, tenha tendência a:

	Não Concordo	Concordo Pouco	Não Concordo nem Discordo	Concordo Muito	Concordo Plenamente
30- Pensar continuamente sobre todos os factos que me preocupam.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
31- Não fugir do confronto com as situações que me são desagradáveis.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
32- Adaptar-me com facilidade às pressões psicológicas e exigências da vida de todos os dias.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
33- Não deixar de lutar, quando quero atingir os meus objectivos.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
34- Conseguir pôr em prática os planos que arquitecto para resolver os meus problemas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
35- Reconhecer que sou, com frequência, vítima dos outros.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
36 - Ter sempre coragem para resolver os problemas da minha vida, mesmo que	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

por vezes me incomodem bastante.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
37- Envolver-me naquelas acções, de resolução de problemas, que tenho a certeza não me deixam ficar mal.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
38- Permitir que os objectivos principais da minha vida sejam facilmente interferidos pelos problemas com que me defronto.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
39- Ver sempre os aspectos negativos, mais do que os aspectos positivos dos acontecimentos.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
40- Preferir, num problema desagradável, procurar obter informação e tentar resolvê-lo, do que estar a evitá-lo.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>