

MARIA EMÍLIA BATISTA RODRIGUES PEREIRA

**COMPORTAMENTO NA CONDUÇÃO: A SUA
RELAÇÃO COM OS ESTILOS EDUCATIVOS
PARENTAIS E A PERSONALIDADE
EM JOVENS CONDUTORES**

Orientador: Doutora Joana Brites Rosa

Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias

Escola de Psicologia e Ciências da Vida

Lisboa

2013

MARIA EMÍLIA BATISTA RODRIGUES PEREIRA

**COMPORTAMENTO NA CONDUÇÃO: A SUA
RELAÇÃO COM OS ESTILOS EDUCATIVOS
PARENTAIS E A PERSONALIDADE
EM JOVENS CONDUTORES**

Dissertação para a obtenção do grau de Mestre em
Psicologia, Aconselhamento e Psicoterapia no
curso de Psicologia, Aconselhamento e Psicoterapia
da Universidade Lusófona de Humanidades e
Tecnologias.

Orientador: Professora Doutora Joana Brites Rosa

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

Lisboa
2013

Epígrafe

*Podemos apenas aspirar a deixar dois
legados duradouros aos nossos filhos:
um raízes; o outro, asas.*

Holding Carter

Dedicatória

Aos que para o infinito e mais além estarão no
meu coração...

Agradecimentos

Agradeço de um modo especial à minha orientadora Professora Doutora Joana Rosa, sem o seu apoio, empenho e a sua motivação não teria sido possível a concretização desta tarefa.

Aos meus pais, ao Luís, ao Daniel e ao Francisco pela compreensão e apoio incondicional.

À Manuela pela sua amizade, disponibilidade e apoio em todos os momentos.

A todos os estudantes universitários que participaram nesta investigação assim como aos docentes que tornaram possível a recolha dos dados.

Não querendo omitir ninguém, agradeço àqueles que fizeram comigo esta longa viagem, que me incentivaram e motivaram ao longo deste percurso...sozinha não teria conseguido...

A todos os meus reconhecidos agradecimentos.

Resumo

Os estilos educativos parentais bem como as dimensões do comportamento parental e a personalidade têm surgido como importantes determinantes do comportamento de risco no exercício da condução. A presente investigação estudou a relação entre o comportamento na condução, os estilos educativos parentais e a personalidade em jovens condutores. Participaram neste estudo 302 jovens estudantes universitários com idades compreendidas entre os 18 e os 24 anos ($M = 21.00$; $DP = 1.59$) com carta de condução. Utilizaram-se o Parental Authority Questionnaire (PAQ; Buri, J. 1991; versão traduzida por Boeckel & Sarriera, 2005), o Driver Behavior Questionnaire (DBQ; Reason et. al., 1990; versão traduzida e adaptada por Brites, 2006) e o Big Five Inventory (BFI; Benet-Martinez & John, 1998). Os resultados mostram que a perceção de estilos autoritários e permissivos se associa positivamente a comportamentos de risco na condução, não existindo correlação significativa entre o estilo autoritativo e o comportamento de risco na condução. Relativamente à personalidade o neuroticismo, a extroversão e abertura à experiência correlacionam-se positivamente com comportamentos de risco na condução, existindo associação negativa entre a conscienciosidade e a violação não intencional. Estes resultados sugerem que o estilo autoritativo é protetor face a comportamentos de risco na condução.

Palavras-chave: Comportamento na condução; Estilos educativos parentais; Personalidade.

Abstract

Parental educational styles as well as the dimensions of parental behavior and personality have emerged as important determinants of risk behavior in driving. This research studied the relationship between driving behavior, parental educational styles and personality on young drivers. Participated in this study 302 university students aged between 18 and 24 years ($M = 21:00$, $DP = 1:59$) with driving license. We used the Parental Authority Questionnaire (PAQ; Buri, J., 1991; translated version by Boeckel & Sarriera, 2005), Driver Behavior Questionnaire (DBQ, Reason et. al., 1990; Translated and adapted by Brites 2006) and the Big Five Inventory (BFI; Benet - Martinez & John, 1998). The results show that the perception of authoritarian and permissive styles is positively associated with risk behavior in driving, no significant correlation between the authoritative style and behavior driving risk. Regarding personality, the neuroticism, openness and extroversion are positively correlated with risk behaviors in driving, a negative association was found between conscientiousness and unintentional violation. These results suggest the authoritative style is protective against risk in driving.

Keywords: Driving Behavior; Parental Style, Personality.

Abreviaturas

ANSR - Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária

APA - American Psychological Association

BFI - **B**ig Five Inventory

DBQ - Driver Behavior Questionnaire

DP - Desvio padrão

et., al. – *et allis* ou e outros

ENSR - Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária

H1 - Hipótese 1

H2 - Hipótese 2

IBM - International Business Machines

M - Média

UE - União Europeia

OCDE - Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico

PAQ – Parental Authority Questionnaire

PIB - Produto Interno Bruto

PNSR - Plano Nacional de Segurança Rodoviária

SPSS - Statistical Package for Social Sciences

Índice

Introdução	11
Capítulo 1	15
Comportamento na condução	15
1.1.A SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA NA SOCIEDADE ATUAL	17
1.2.ANÁLISE PSICOLÓGICA DA FUNÇÃO CONDUÇÃO	18
1.3. COMPORTAMENTO DE RISCO NO EXERCÍCIO DA CONDUÇÃO	22
1.4.TEORIAS E AVALIAÇÃO DO COMPORTAMENTO NA CONDUÇÃO	26
Capítulo 2	33
Estilos Educativos Parentais.....	33
2.1. PARENTALIDADE E COMPORTAMENTO PARENTAL	35
2.2.TIPOLOGIA DE ESTILOS EDUCATIVOS PARENTAIS.....	39
2.3.ESTILOS EDUCATIVOS PARENTAIS E COMPORTAMENTO NA CONDUÇÃO	45
2.4. AVALIAÇÃO DE ESTILOS EDUCATIVOS PARENTAIS	47
Capítulo 3	50
Personalidade	50
3.1.DEFINIÇÃO E PERSPECTIVAS TEÓRICAS	51
3.2.OS CINCO GRANDES FATORES DA PERSONALIDADE.....	58
3.3.PERSONALIDADE E COMPORTAMENTO NA CONDUÇÃO	61
3.4.PERSONALIDADE E EDUCAÇÃO PARENTAL	65
Capítulo 4.....	68
Conceptualização da Investigação.....	68
4.1. QUESTÕES, OBJETIVOS E HIPÓTESES DE INVESTIGAÇÃO	69
4.2. MÉTODO	71
4.2.1. Constituição da Amostra	71
4.2.2. Participantes.....	71
4.2.3. Instrumentos	72
4.2.4. Procedimento	75

Capítulo 5	76
Apresentação dos Resultados	77
5.1. RESULTADOS RELATIVOS AO EXERCÍCIO DA CONDUÇÃO.....	79
5.2. DIFERENÇAS ENTRE SEXOS FACE ÀS VARIÁVEIS PSICOLÓGICAS.....	80
5.3. HABILITAÇÃO LEGAL E VARIÁVEIS PSICOLÓGICAS.....	81
5.4. FREQUÊNCIA DE CONDUÇÃO E VARIÁVEIS PSICOLÓGICAS	82
5.5. ENVOLVIMENTO EM ACIDENTES COM CULPA E VARIÁVEIS PSICOLÓGICAS.....	83
5.6. CORRELAÇÕES ENTRE AS VARIÁVEIS EM ESTUDO	84
5.6.1. <i>Comportamento na condução e estilos parentais</i>	84
5.6.2. <i>Personalidade e estilos educativos parentais</i>	85
5.6.3. <i>Personalidade e Comportamento na condução</i>	86
Capítulo 6	86
Discussão dos Resultados.....	87
6.1. ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS.....	88
6.2. LIMITAÇÕES E SUGESTÕES PARA FUTURAS INVESTIGAÇÕES.....	94
Conclusão	96
Anexos	i
ANEXO 1.....	II
PROTOCOLO DE INVESTIGAÇÃO	II
ANEXO 2.....	X
EVOLUÇÃO GLOBAL DA SINISTRALIDADE 1996 – 2012.....	X
ANEXO 3.....	XI
EVOLUÇÃO DAS VITIMAS MORTAIS 1996-2012.....	XI

Índice de Tabelas

TABELA 1. Caraterísticas demográficas da amostra	72
TABELA 2. Habilitação legal e veículo que conduz.	79
TABELA 3. Frequência na condução e envolvimento em acidentes.	80
TABELA 4. Diferença de médias entre sexos para as variáveis psicológicas.	81
TABELA 5. Diferença de médias em função da habilitação legal para as variáveis psicológicas.	82
TABELA 6. Diferença de médias em função da frequência de condução para as variáveis psicológicas.	83
TABELA 7. Diferença de médias em função do envolvimento em acidentes com culpa para as variáveis psicológicas	84
TABELA 8. Correlação entre comportamento na condução e estilos parentais.	85
TABELA 9. Correlação entre personalidade e estilos educativos parentais.	85
TABELA 10. Correlação entre personalidade e comportamento na condução.	86

Índice de Figuras

FIGURA 1. Análise Psicológica da Função Condução.....	19
FIGURA 2. Modelo Integrativo de Darling e Steinberg.....	36
FIGURA 3. Esquema de McCrae e Costa	57

Introdução

O desenvolvimento científico e tecnológico nos mais diversos setores tem promovido ao longo das últimas três décadas, uma melhoria quer na qualidade quer na esperança de vida dos portugueses. Segundo o Instituto Nacional de Estatística (INE,2010) em 2008-2010 a esperança média de vida à nascença era de 79,20 anos para ambos os sexos sendo de 76,14 anos para os homens e 82,05 anos para as mulheres. A mortalidade prematura definida como a que ocorre antes dos 70 anos de idade apresentou uma taxa de 24,3% em 2009 significando que um em cada quatro portugueses morreu antes de atingir esta idade (George, 2012).

Entre as causas que antecipam a morte aos portugueses está em primeiro lugar e para ambos os sexos os acidentes de trânsito com veículos a motor, seguido pelos tumores malignos, as doenças cerebrovasculares e o suicídio (George, 2012).

Os acidentes de viação constituem um flagelo inaceitável na nossa sociedade pelas suas consequências sociais e económicas, constituindo-se como um grave problema de saúde pública (Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária [ANSR], 2009).

Apesar de todas as abordagens referirem um conjunto de fatores associados à sinistralidade rodoviária, é atribuída ao comportamento do condutor a causa de cerca de 90% dos acidentes, nomeadamente por falta de respeito pelas normas e regras de circulação, bem como pelo desrespeito dos outros utentes da via, resultado da má conduta cívica, sendo apenas 10% atribuídos a fatores ambientais como condições atmosféricas, luminosidade, visibilidade, condições da via ou condições do veículo (Leal, 2009; Horta, Mendes & Oliveira, 2009; Brites & Baptista, 2010).

As estatísticas mostram ainda que são os condutores mais jovens quem mais representa este grupo, sendo os comportamentos de risco adotados por estes, durante o exercício da condução os responsáveis por este flagelo (ANSR, 2012).

Assim, os elevados números da sinistralidade rodoviária, corroboram a necessidade de investigar e explicar as variáveis subjacentes aos comportamentos de risco e as que promovem um comportamento seguro no trânsito (Panichi & Wagner, 2006).

O interesse pelo estudo da influência do estilo de vida no comportamento dos condutores resulta da tomada de consciência de que o comportamento de condução é influenciado por questões motivacionais e atitudinais resultantes de fatores individuais, culturais e situacionais fora da situação de condução (Panichi & Wagner, 2006).

A influência parental, no comportamento de risco adotado pelos jovens, pode ser consequência de uma aprendizagem de atitudes ao longo do seu desenvolvimento, através da observação do comportamento dos pais. Bianchi e Summala (2004) demonstraram uma significativa correlação entre o comportamento transgressivo dos pais no trânsito e o comportamento de violação das regras na geração dos filhos.

Os estilos educativos parentais bem como as dimensões do comportamento parental têm também surgido como importantes determinantes do comportamento seguro no exercício da condução (Ginsburg et. al., 2009).

O acompanhamento parental tem significativa influência na adoção de comportamentos de risco por parte dos filhos. O envolvimento efetivo dos pais representa a promoção de comportamentos positivos dos filhos (Haggert, Fleming, Catalano, Harachi & Abbot, 2006; Fletcher, Steinberg & Williams-Wheeler, 2004). A ligação familiar baseada nos afetos e no suporte reduz a vulnerabilidade a todos os riscos (Resnik, Bearman, Blum et. al., 1997), sendo a segurança na condução um item a adicionar à lista crescente de comportamentos positivos para a saúde, associada ao envolvimento dos pais.

No que se refere à personalidade, entendida como o padrão individual de respostas aos diferentes estímulos recebidos do ambiente, os estudos referem que as práticas parentais influenciam a personalidade e outras características dos filhos. Alguns trabalhos relacionaram os estilos educativos parentais e o desenvolvimento da criança ao nível da sua personalidade e na relação com os outros (Baumrind, 1991; Reppold et. al., 2002; Costa, Gomes & Teixeira, 2000).

No que diz respeito a variáveis relacionadas com traços de personalidade, alguns estudos procuram relacionar o comportamento de risco no trânsito e o envolvimento em acidentes a esses fatores (Seara, 1978; Mira, 1984; Schwebel, Severson, Ball & Rizzo, 2006; Greaves & Ellison, 2011). Entre os traços mais frequentemente relacionados com o envolvimento em acidentes e com a condução de risco encontram-se: a busca de sensações intensas, a agressividade, a hostilidade, a impulsividade, a labilidade emocional, o comportamento delinquente e a motivação antissocial (Panichi & Wagner, 2006; Benfield, Szlemko & Bell, 2007).

Apesar dos progressos da última década registados na evolução da sinistralidade rodoviária fruto das ações e programas desenvolvidos pelas diversas entidades, o elevado peso

percentual de vítimas entre os jovens e utentes de veículos de duas rodas, no total de mortos, implica a manutenção de um esforço constante para melhorar estes valores (ANSR, 2012).

Dado que a sinistralidade rodoviária é um problema que afeta toda a sociedade, trazendo custos elevadíssimos quer ao nível financeiro quer ao nível humano todas as estratégias desenvolvidas para a compreensão e prevenção deste fenómeno se tornam pertinentes.

Neste sentido pretende-se com este trabalho de investigação estudar a relação entre o comportamento na condução, estilos educativos parentais e a personalidade em jovens condutores. Com base na revisão da literatura pretende testar-se se o estilo parental autoritativo está negativamente correlacionado com o comportamento de risco na condução e se características da personalidade como o neuroticismo, a abertura à experiência e a extroversão estão positivamente relacionadas com o comportamento de risco na condução, contribuindo para dar respostas às questões formuladas no que respeita à segurança rodoviária.

Trata-se de um estudo correlacional e comparativo procurando identificar as relações entre as variáveis em estudo, assim como comparar grupos a partir da amostra (Maroco, 2003) utilizando uma metodologia transversal, dado que a amostra é recolhida num único momento (Shaughnessy, Zechmeister & Zechmeister, 2012). Com recurso à IBM Statistical Package for Social Sciences versão 21 (SPSS 21) proceder-se-á ao tratamento estatístico dos dados recolhidos operacionalizando assim os resultados de forma quantitativa.

Deste modo será apresentada a investigação desenvolvida bem como os pressupostos teóricos e metodológicos em que a mesma se sustenta, organizados e estruturados da seguinte forma:

O primeiro capítulo reporta ao comportamento na condução, onde é feita alusão à sinistralidade rodoviária como um grave problema de saúde pública não só em contexto nacional, mas internacional. Neste tema é apresentada a análise psicológica da função condução e os mecanismos psicológicos que lhe estão subjacentes; a descrição dos comportamentos de risco na condução e as perspetivas teóricas e metodológicas na área da ciência psicológica com o objetivo de desvendar e compreender as suas possíveis causas;

O segundo capítulo aborda a temática relativa aos estilos educativos parentais, aprofundando-se a abordagem tipológica de Baumrind, identificando os principais estilos parentais nomeadamente: o estilo autoritativo, o autoritário, e o permissivo; a importância

deste constructo no comportamento na condução e na personalidade; fazendo ainda referência a algumas medidas de avaliação desenvolvidas;

O terceiro capítulo encerra a revisão da literatura com o tema personalidade. Constructo deveras importante para a Psicologia, aqui são apresentadas diferentes definições e perspetivas teóricas, dando uma especial atenção à perspetiva dos traços e ao modelo dos Cinco Grandes Fatores da personalidade, referenciando a investigação empírica que descreve alguns fatores da personalidade como preditivos distais do envolvimento em acidentes de viação. É ainda feita uma breve abordagem ao papel da família enquanto promotora do desenvolvimento da personalidade pró-social;

O quarto capítulo é dedicado à apresentação da investigação desenvolvida, onde se descreve a metodologia utilizada no que diz respeito aos objetivos, questões e hipóteses de investigação, os participantes e os instrumentos utilizados;

No quinto capítulo são apresentados os resultados decorrentes do tratamento estatístico dos dados;

No sexto capítulo é realizada a discussão dos resultados apresentados e feita a análise qualitativa dos mesmos com base na literatura, confirmando ou rejeitando as hipóteses formuladas. Este capítulo refere ainda as limitações verificadas no decurso da investigação, sendo apresentadas sugestões para investigações futuras;

A conclusão apresentada por último refere a importância da investigação desenvolvida e a sua contribuição para a temática em estudo, bem como os resultados da mesma, deixando em aberto espaço para novas pesquisas neste âmbito.

De salientar ainda que este trabalho de Dissertação foi concebido segundo as normas para a elaboração e apresentação de Teses de Doutoramento e Dissertações de Mestrado da Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, conforme Despacho Reitoral 101/2009 de 26 de Maio (Primo & Mateus, 2008) tendo sido utilizadas as normas APA nas citações e referências bibliográficas.

Capítulo 1

Comportamento na condução

As transformações sociais verificadas nas últimas décadas, resultantes do desenvolvimento científico e tecnológico permitiram uma progressiva melhoria na qualidade de vida dos cidadãos, quer ao nível dos cuidados de saúde permitindo um aumento da esperança média de vida, quer ao nível de acessibilidade a bens e serviços aos quais só uma minoria populacional conseguia aceder (D.L.44/2005).

O desenvolvimento social e económico permitiu à grande maioria dos indivíduos ter acesso a veículos automóveis, constatando-se atualmente a existência de mais do que uma viatura por agregado familiar. De facto, o automóvel para além de um símbolo de modernidade, de estatuto social e de bem-estar, (Girão & Oliveira, 2005) é hoje uma necessidade para aceder ao mundo do trabalho. Faz parte do currículo a existência da habilitação legal para conduzir e é muitas vezes fator determinante para entrar nesse mundo, realidade esta que tem contribuído a par de outras, para o aumento do número de veículos em circulação.

Cedo se percebeu a existência de risco na condução automóvel pelo que houve a necessidade de criar regras e normas que permitissem uniformizar esta prática, desenvolver veículos seguros e cómodos e criar estradas que proporcionassem condições de circulação fluída e segura. Os progressos alcançados ao nível da tecnologia dos veículos, o aumento da rede de estradas, nomeadamente de vias que permitem a prática de maiores velocidades e o maior número de veículos em circulação contribuíram para o desenvolvimento socioeconómico apresentando contudo, custos muito elevados à sociedade (D.L.44/2005).

A vida é um preço demasiado elevado para o progresso alcançado e, todos os dias somos confrontados com notícias de acidentes de viação, através dos meios de comunicação social. As campanhas de prevenção rodoviária alertam para os números dramaticamente elevados da sinistralidade rodoviária constituindo esta um problema de saúde pública (ANSR, 2009).

O Homem enquanto condutor é o elemento principal do sistema de circulação rodoviário, dependendo dele em grande parte a segurança. Atualmente existem bons veículos, boas vias de trânsito e à partida bons condutores. Como explicar o comportamento de risco no trânsito e o envolvimento em acidentes?

É neste cenário que a Psicologia enquanto ciência do comportamento procura investigar e explicar as variáveis subjacentes aos comportamentos de risco e as que promovem um comportamento seguro no trânsito (Panichi & Wagner, 2006).

1.1.A sinistralidade rodoviária na sociedade atual

Falar de sinistralidade rodoviária remete para um acontecimento de perda, dano ou prejuízo que acontece na via pública. É uma preocupação da sociedade atual, pois acarreta graves prejuízos económicos, sociais e morais (ANSR, 2009).

A Organização Mundial de Saúde (OMS) chama a atenção para os elevados números da sinistralidade rodoviária referindo que ao nível mundial morrem anualmente 1,24 milhões de pessoas nas estradas, ficando feridas mais de 50 milhões. Sendo a principal causa de morte na faixa etária dos 15 - 29 anos. Tendo por base os dados referentes a 2010, alerta o relatório que em 2030 será esta a quinta causa de morte em todo o mundo caso não venham a ser desenvolvidas medidas para travar este problema (OMS, 2013).

Segundo os dados da Comissão Europeia (2010) o envolvimento em acidentes de viação constitui, na atualidade, na União Europeia (UE) a primeira causa de morte e internamento hospitalar por parte dos cidadãos com menos de 45 anos de idade. Em 2008, a sinistralidade rodoviária foi responsável direta pela perda de 39.000 vidas, sendo que os custos socioeconómicos a ela associados ascenderam aos 180 biliões de Euros, cerca de 2% do PIB da UE (Portal da Saúde, 2010).

Em Portugal, as estatísticas da ANSR refletem a realidade dos números de vítimas nas estradas portuguesas: morrem por dia cerca de quatro pessoas e cerca de cento e cinquenta e cinco ficam feridas, das quais 8,5% ficam em estado grave devido a acidentes de viação (ANSR, 2009).

As estatísticas mostram ainda que são os condutores mais jovens quem mais representa este grupo, sendo os comportamentos de risco adotados por estes, durante o exercício da condução os responsáveis por este flagelo. Segundo o relatório anual da ANSR relativamente a 2008, foram os condutores entre os 20 e os 34 anos que mais estiveram envolvidos em acidentes de viação, verificando-se em 2012 um alargamento da faixa etária dos 20 aos 39 anos, apresentando os condutores do sexo masculino um maior envolvimento em acidentes. Foram ainda os indivíduos entre os 20 e os 24 anos que constituíram o maior número de vítimas mortais, verificando-se que estes acidentes ocorreram na sua maioria em veículos ligeiros. De referir que os dados apresentaram reduções na sinistralidade comparando com o ano anterior (ANSR, 2012).

De facto, na última década as estatísticas demonstram uma redução acentuada no número de vítimas mortais nomeadamente entre os segmentos prioritários definidos no Plano Nacional de Prevenção Rodoviária (PNPR, 2003) peões e utentes de veículos de duas rodas.

Apesar dos progressos registados na evolução da sinistralidade, (Anexo 2) o elevado peso percentual destas categorias no total de mortos (Anexo 3), implica a manutenção de um esforço constante para melhorar estes valores (ANSR, 2012).

A posição de Portugal no contexto da União Europeia não é satisfatória. Os dados de 2010 divulgados pela OMS referem que dos quinze países da Europa Ocidental, Portugal apresentou a segunda taxa mais elevada de mortes em acidentes de viação (11,8 mortos/100 mil habitantes), sendo precedido apenas pela Grécia que apresentou uma taxa de 12,2 mortos por 100 mil habitantes (OMS, 2013).

A segurança rodoviária é uma necessidade que urge na sociedade em que vivemos, tornando-se necessário intensificar e acelerar este processo no sentido de tornar o ambiente rodoviário mais seguro. Tendo em conta os progressos já alcançados neste âmbito foi definido o período temporal de 2008-2015 para a implementação da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR) cujo principal objetivo qualitativo é colocar Portugal entre os dez países da UE com a mais baixa sinistralidade rodoviária “medida em mortos a 30 dias por milhão de habitantes” considerando-se esta estratégia um Desafio Nacional em que todos se devem sentir envolvidos (ENSR, 2009).

É pois, este o desafio que se impõe a cada cidadão: contribuir para a segurança de todos os que consigo partilham o ambiente rodoviário, sendo para isso necessária a adoção de boas práticas na condução exigindo para além do conhecimento das regras e normas do Código da Estrada (Dec. Lei 44/2005), um conjunto de aptidões físicas, e psicológicas, bem como a adoção de atitudes cívicas e competências sociais ajustadas (Dec. Lei 313/2009).

1.2. Análise psicológica da função condução

Sendo o exercício da condução uma tarefa que implica um conjunto de competências físicas e psíquicas torna-se importante fazer uma breve análise psicológica desta atividade tendo como finalidade uma melhor compreensão dos vários processos psicológicos inerentes à mesma (Figura 1).

A função condução divide-se num conjunto de tarefas que se resumem de uma forma simples: ver, pensar e agir. Numa linguagem mais elaborada: recolha da informação, tratamento da mesma e ação, tendo estas subjacentes funções cognitivas como a atenção, a memória, a perceção, e a tomada de decisão entre outras que, 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
-Exploração percetiva	-Antecipação	-Capacidade motora
-Identificação	-Previsão	-Domínio do veículo
	-Decisão	

CONHECIMENTOS E REPRESENTAÇÕES

ATITUDES

Figura 1. Análise Psicológica da Função Condução (Bartilotti et. al., 2006; Rozestraten, 1988).

A recolha da informação é a primeira etapa desta tarefa e consiste na exploração do meio através dos órgãos sensoriais e a sua correta identificação. Esta exploração percetiva é em grande parte visual consistindo num conjunto de procedimentos utilizados pelo condutor na recolha e perceção de índices particularmente relevantes no desempenho da condução. Trata-se de uma atividade óculo motora orientada que depende entre outros aspetos daquilo que é procurado no meio que se explora, como por exemplo a sinalização gráfica. A perceção tem a ver com a forma como os diferentes estímulos são recebidos pelos órgãos sensoriais sendo encaminhada para as diferentes zonas do cérebro depois de ser reconhecida. Este processamento percetivo pode ser descendente ou ascendente e deve funcionar nas duas formas quer pela compreensão dos estímulos recebidos, quer pela sua intensidade (Bartilotti et. al., 2006).

A identificação é tão importante quanto a exploração percetiva na medida em que consiste no reconhecimento e na classificação dos índices recolhidos permitindo definir o tipo de acontecimento que eles indicam. Os índices são todo um conjunto de informações recolhidas do ambiente rodoviário através dos órgãos sensoriais sendo classificados como: formais, se dizem respeito à situação intrínseca da circulação rodoviária como a sinalização; informais, quando captados no ambiente rodoviário mas que não têm a ver com a função condução como por exemplo: painéis publicitários; pertinentes - são índices importantes sobre o qual o condutor deverá ter especial atenção não sendo necessária a intervenção imediata sobre os comandos do veículo; críticos - são índices captados pelo condutor que o levam à pronta ação sobre os comandos do veículo. No exercício da condução a intensidade de um estímulo pode levar a um processamento automático (Balbinot et. al., 2011).

A atenção e a memória são processos importantes que estão na base desta atividade. A atenção trata de um processo psicológico através da qual o indivíduo concentra a atividade psíquica num estímulo específico, captado pelos órgãos sensoriais, com o fim de elaborar conceitos e raciocínio (Bartilotti et. al., 2006). Assim, no que diz respeito aos condutores espera-se um nível de atenção que permita discriminar e selecionar os estímulos e situações pertinentes para a condução (Horta, Mendes & Oliveira, 2009).

A memória tem a ver com a forma como aprendemos e armazenamos a informação. No exercício da condução é à memória que se deve o reconhecimento da sinalização permitindo o cumprimento da mesma e o desempenho das diferentes ações no veículo sem ter de pensar no que se está a fazer. É ainda na memória que se armazenam experiências vividas, conferindo aos condutores respostas mais eficazes em menos tempo ou seja a diminuição do tempo de reação (Bartilotti et. al., 2006).

O tratamento da informação é a segunda fase da tarefa e reporta ao pensar sobre a informação recolhida. Constituída pela antecipação, previsão e decisão a fim de poder agir em conformidade no exercício da condução. A antecipação diz respeito a uma recolha antecipada de índices que permite uma regulação da condução, nomeadamente ao nível de atividades sensório-motoras simples como o controlo da trajetória do veículo. A previsão consiste numa antevisão de acontecimentos ou ações a partir de índices efetivamente percebidos. A antecipação e a previsão estão muito relacionadas com a experiência do condutor as suas capacidades cognitivas, de raciocínio, de avaliação e julgamento (Balbinot, et. al., 2011).

No que se refere à tomada de decisão na condução esta pode ser entendida como a escolha entre duas ou mais hipóteses, pelo que o raciocínio lógico, o conhecimento dos factos e das opções é essencial. Durante a condução os sujeitos são frequentemente confrontados com múltiplas situações que obrigam à tomada de decisão em segundos. Assim, perante as várias hipóteses que ponderou, o condutor opta pela que considera ser a melhor tendo em conta o conjunto da situação (IMTT, 2010).

A ação reporta à utilização dos comandos do veículo concretamente no domínio das inúmeras situações da condução, pondo em prática as atividades sensório-motoras decorrentes desde a perceção até à tomada de decisão. Ao tempo que medeia entre a perceção do estímulo e a ação sobre os comandos do veículo é chamado tempo de reação. Quanto menor o tempo de reação mais atempada é a resposta à situação de trânsito que a desencadeou. (IMTT, 2010; Balbinot et. al., 2011)

Todos estes processos são, no entanto, condicionados: pelos conhecimentos atuais nomeadamente o conhecimento das regras e sinais; a dinâmica veículo/via; a segurança rodoviária; pelas representações que o condutor tem sobre os conhecimentos, entendendo-se estas como um código da estrada pessoal que pode ser ou não aproximado à legislação que regula esta atividade; e pelas suas atitudes como o facto de ter pressa ou não, ser mais ou menos disciplinado, e cumprir regras (Rozestraten, 1988).

As atitudes podem ser consideradas como certas regularidades de sentimentos, pensamentos e predisposições para agir em relação a algum aspeto do ambiente. A atitude tem três componentes: a componente afetiva que diz respeito aos sentimentos; a componente cognitiva respeitante aos pensamentos e por último a componente comportamental ou sejam as predisposições para agir de forma consistente com a atitude. Cada componente suporta e reforça a outra sendo que, as atitudes mais sólidas são aquelas que têm uma forte componente afetiva e dificilmente modificáveis. O termo afeto refere-se aos sentimentos gerais de um indivíduo ou à avaliação de uma situação. A componente afetiva é unidimensional: relaciona-se com a forma como o indivíduo sente ou vivencia a situação como um todo, ao contrário da componente cognitiva - as crenças - que é normalmente multidimensional porque se relaciona com todos os diferentes aspetos da situação que um indivíduo percebe. As crenças podem ser de dois tipos: Crenças informacionais – o que a pessoa acredita sobre os factos de uma situação; Crenças avaliativas – que consistem naquilo que a pessoa acredita sobre o bem, o

mal, a justiça e a injustiça, os benefícios ou custos de diferentes situações (Kennett, Martin & Sperling, 1999).

No que se refere ao exercício da condução a representação pessoal de cada condutor em relação aos riscos e à segurança resulta das suas atitudes relativamente a quatro grandes dimensões: 1) em relação ao risco que representa a situação de condução – atração pelo risco, aceitação resignada do risco ou repulsa face ao mesmo; 2) em relação à eventualidade de um acidente – atitude fatalista, determinista ou mágica; 3) em relação à responsabilidade no acidente – autoacusação, implicação pessoal, autodefesa; 4) em relação às consequências psicológicas do acidente vivido – valorização ou desvalorização das mesmas (Panichi, 2005).

Outros fatores de ordem externa nos quais se podem incluir as condições atmosféricas, a intensidade do trânsito, o estado da via, a quantidade e qualidade de informação relativa à sinalização e fatores considerados de ordem interna, tais como: a aptidão física e psíquica, a idade, a experiência, os estados emocionais, a fadiga, o stress, o álcool, as drogas, os fármacos e limitações físicas, também condicionam a tarefa da condução (Martins, 2005; Bartilotti et. al., 2006; Rozestraten, 2001; IMTT, 2010).

Em suma a complexidade que envolve esta tarefa assim como a permanente mutação do ambiente rodoviário exige da parte dos condutores uma constante adaptação sensório-motora cuja finalidade é dar respostas corretas e adequadas bem como contribuir para a segurança de todos os que integram o sistema de circulação rodoviário (Balbinot et. al., 2011).

1.3. Comportamento de risco no exercício da condução

Quando se fala em comportamento de risco durante o exercício da condução é importante perceber que se está a lidar com um constructo complexo e multidimensional, tratando-se de um comportamento que indica a possibilidade de ocorrer um resultado negativo para a saúde do indivíduo como condutor, bem como para os outros (Ulleberg & Rundmo, 2003).

As diferentes abordagens referem um conjunto de fatores associados à sinistralidade rodoviária, atribuindo ao comportamento do condutor a causa de cerca de noventa por cento dos acidentes, nomeadamente por falta de respeito pelas normas e regras de circulação, bem como pelo desrespeito dos outros utentes da via, resultado da má conduta cívica, sendo apenas

dez por cento atribuídos a fatores ambientais (Rozestraten & Dotta, 1996; Leal, 2009; Horta, Mendes & Oliveira, 2009; Brites & Baptista, 2010).

Alguns autores (Moller & Gregersen, 2008; Panichi & Wagner, 2006) referem que o comportamento na condução é influenciado por questões de ordem motivacional e atitudinal que resultam de fatores individuais, culturais e situacionais que não têm a ver com a condução.

O facto de os condutores não reconhecerem as suas atitudes como fatores de risco no ambiente rodoviário traz dificuldades na mudança das mesmas. Assim de acordo com um estudo realizado em Portugal, cerca de 84 % dos condutores portugueses diz-se calmo, prudente e seguro. Quando questionados acerca do comportamento dos outros como condutores, 86%, refere - os como sendo perigosos, imprudentes, sem civismo, agressivos e inconscientes, sendo muito comum expressarem que “ durante a condução o cuidado a ter é com os outros” (Reto & Sá, 2003).

Muitas vezes os condutores transpõem para a condução sentimentos e emoções, que resultam numa condução agressiva, geradora da sensação de que o ambiente rodoviário é a selva e o lema é: “salve-se quem puder”. Sendo ainda referido que os homens têm uma maior predisposição para expressar os seus conflitos através da ação espelhando na condução as suas emoções, enquanto as mulheres vêem o veículo numa perspetiva funcional, não como uma extensão da sua auto - imagem, constituindo-se este como um fator protetor (Reto & Sá, 2003).

Outros estudos referem que os homens têm maior envolvimento em acidentes, comparativamente às mulheres, e que cometem mais violações no trânsito (Aberg & Rimmo, 1998; Mesken, Lajunen & Summala, 2002). A literatura refere que o facto de ser homem e jovem é um fator de risco acrescido, uma vez que estes têm uma maior tendência para subavaliar os riscos, estando superiormente representados nas estatísticas da sinistralidade rodoviária (Girão & Oliveira, 2005; ANSR, 2012).

O exercício da condução pode apresentar características que são geradoras de ansiedade, stress e cansaço como por exemplo: a maior intensidade de trânsito, falta de sinalização ou sinalização insuficiente ou ainda o comportamento dos outros condutores. Estas características associadas a outras situações do dia-a-dia como problemas familiares, no trabalho, na saúde, consumo de álcool ou outras substâncias, podem potenciar comportamentos negligentes e de risco (Horta et. al., 2009).

Apesar das várias campanhas de sensibilização para o risco do consumo do álcool e a condução sob o efeito do mesmo, continua a negligenciar-se esta evidência, nomeadamente entre os jovens. O álcool faz parte da cultura portuguesa. Está enraizado e, é uma forma de socialização e de afirmação pessoal. Afeta todas as capacidades motoras, físicas e psíquicas, sendo tanto mais afetadas quanto maior for a quantidade ingerida. Mesmo em pequenas quantidades o álcool diminui as capacidades dos indivíduos para o exercício da condução em segurança (Horta et. al., 2009).

De referir ainda que o consumo de substâncias psicotrópicas, drogas e medicamentos condicionam o exercício da condução. Apesar de não existirem estudos que correlacionem droga e os seus efeitos na condução, sabe-se que estas substâncias afetam o estado normal dos indivíduos diminuindo as suas capacidades físicas e psíquicas. A este respeito é dito que a atitude dos jovens é bastante permissiva relativamente ao uso de drogas, nomeadamente a maioria não condena o uso do haxixe e experimenta pelo menos uma vez na vida algum tipo de drogas, pelo que é esperado que muitos deles estejam sob o efeito destas substâncias enquanto conduzem potenciando o risco de acidente (Marín & Queiroz, 2000).

As investigações desenvolvidas têm permitido estudar o comportamento dos condutores no desempenho da sua tarefa sendo que, apesar de desempenhos distintos na prática da condução os estudos evidenciam a existência de atitudes e comportamentos semelhantes dentro de um grupo: os mais jovens (Simons-Morton, Lerner & Singer, 2005; Clark, Ward & Truman, 2005) simultaneamente menos experientes e sendo ainda os mais representados nas estatísticas (ANSR, 2009).

As principais causas encontradas para a elevada taxa de acidentes entre os jovens, são a sua falta de experiência enquanto condutores, o seu estilo de vida, a educação parental, a condução sob o efeito do álcool, a deficiente perceção do risco, a menor capacidade para avaliar a sua própria segurança e a dos outros e a necessidade de manifestar a sua independência com a finalidade de impressionar os colegas, adotando condutas desajustadas conducentes a comportamentos potencialmente perigosos. Têm tendência a subestimar os riscos, valorizando as suas capacidades como condutores. Pensam que são menos propícios a situações negativas, atribuindo menor importância ao cumprimento das regras e normas do código da estrada comparativamente a outros escalões etários (Moller & Gregersen, 2008).

Uma investigação dos comportamentos de risco na condução entre os jovens revelou a existência de diferenças estatísticas entre os sexos. Os jovens condutores do sexo masculino

envolvem-se com maior frequência que os condutores do sexo feminino em comportamentos como o de conduzir automóveis após a ingestão de bebidas alcoólicas (Andrade, Soares, Braga, Moreira & Botelho, 2003).

No que refere ao excesso de velocidade as evidências sugerem que são os mais jovens que a praticam, sendo os condutores do sexo masculino que adotam maioritariamente este comportamento, não considerando esta prática como um comportamento de risco sobrevalorizando as suas capacidades de controlo do veículo e domínio da situação (OCDE, 2006).

Um estudo (Marin-Léon & Vizzoto, 2003) com dois mil cento e dezasseis estudantes universitários cujas idades se situaram entre os dezoito e os vinte e cinco anos revelou a existência maior risco de acidentes de viação nos jovens do sexo masculino, obtendo diferenças significativas ao nível do comportamento de exceder os limites de velocidade e desrespeito pela sinalização.

No que concerne à experiência na condução um estudo com jovens condutores cuja idade se situa entre os dezoito e os vinte e quatro anos, refere que à medida que o número de anos de carta de condução aumenta, também aumentam os comportamentos de risco na condução, tendo sido os condutores com um ano de habilitação legal os que menos comportamentos de risco apresentaram. O mesmo estudo refere ainda que são os condutores que mais quilómetros conduzem os que apresentam atitudes mais favoráveis a comportamentos de risco na condução (Pimentão, 2008).

A inexperiência na condução parece ser preditor de risco na condução sobretudo nos três primeiros anos de habilitação legal para conduzir. Aliado ao facto de ser jovem contribui negativamente para a segurança na condução nomeadamente pelo facto de utilizarem muitos dos recursos cognitivos na utilização e controlo do veículo deixando disponíveis menores recursos para situações pertinentes do ambiente rodoviário (IMTT, 2010). Investigada a forma como os condutores experientes e inexperientes percecionavam o perigo obtiveram-se resultados significativamente diferentes ao nível da identificação assim como no tempo de reação. Tendo os condutores inexperientes uma menor perceção do perigo assim como um maior tempo de reação (IMTT, 2010).

Os resultados de um recente estudo, explorando os efeitos da experiência sobre a perceção e consciência do risco de acidente em condutores recém-habilitados, condutores experientes e condutores profissionais demonstrou que os condutores profissionais

apresentam maior sensibilidade aos perigos escondidos que os restantes participantes, apresentando o grupo de recém condutores a menor sensibilidade para os perigos (Borowsky & Oron-Gilad, 2013).

No extremo oposto os condutores idosos cuja experiência na condução é maior têm alterada a sua perceção para o risco. A sua coordenação motora, aliada ao declínio físico acarreta alguns perigos para a segurança, nomeadamente, por estes não reconhecerem esta perda de capacidades (Correia, 2008). No que diz respeito a esta questão outra investigação refere que a experiência na condução melhora a consciência dos potenciais perigos, conferindo o desenvolvimento da exploração visual tendo em conta a identificação dos perigos, referindo ainda que a idade avançada dificilmente afeta a capacidade de perceção dos perigos e que os condutores mais velhos são parcialmente conscientes das suas limitações relacionadas com a idade (Borowsky, Shinar & Oron-Gilad, 2010).

Também determinadas características da personalidade parecem estar presentes em condutores mais propensos ao envolvimento em acidentes, sendo referido na literatura a instabilidade emocional, a irritabilidade, a procura de sensações entre outras (Pimentão, 2008).

A procura de sensações refere-se à procura de experiências novas assim como de emoções e sensações diferentes. Traduz uma tendência para agir de forma impulsiva sem avaliar riscos ou consequências dessas ações. Um estudo realizado a fim de investigar a relação entre a procura de sensações e comportamentos de risco na condução revelou a existência de uma correlação moderada entre estas duas variáveis (Ledesma, Poó & Peltzer, 2007).

Esta questão será retomada no capítulo três da presente dissertação.

1.4. Teorias e avaliação do comportamento na condução

A tentativa de explicar o comportamento de risco no trânsito e a tendência ao envolvimento em acidentes de viação tem sido bastante controversa ao longo dos tempos. Há diferentes perspetivas teóricas e metodológicas na área da ciência psicológica no intuito de desvendar e compreender as suas possíveis causas. Apesar das diferentes perspetivas há consenso que este é um comportamento multideterminado. As suas causas são resultado da

influência de um contexto complexo de variáveis individuais, comportamentais, cognitivas, ambientais e sociais (Panichi, 2005).

A teoria da Ação Refletida – Theory of Reasoned Action desenvolvida em 1967, por Fishbein e Ajzen, avalia a relação atitude/comportamento. Em comparação a outros modelos esta teoria lida com atitudes não em relação a pessoas, objetos e instituições, mas somente com ações, pelo que a sua predição acerca do comportamento é mais eficaz. Posteriormente sofreu um desenvolvimento passando a chamar-se Teoria do Comportamento Planeado – Theory of Planned Behavior (Ajzen, 1991). Embora não seja especificamente desenvolvida para a aplicação no trânsito tem sido utilizada com esse objetivo. De acordo com esta teoria, a intenção de realizar um determinado comportamento de risco durante a condução, está dependente da atitude face a esse comportamento, da norma subjetiva e do controlo comportamental percebido (Ajzen, 2006).

Apesar da complexidade deste fenómeno, as pesquisas que adotaram este modelo evidenciam que mudanças nas atitudes dos jovens em relação à condução mostram uma maneira efetiva de prever o comportamento de risco e envolvimento em acidentes. Esses estudos demonstram uma correlação entre as atitudes e a exposição ao comportamento de risco no exercício da condução, bem como ao envolvimento em acidentes (West & Hall, 1997; Ulleberg & Rundmo, 2003; Michael & Ben-Zur, 2007).

Uma outra teoria utilizada na compreensão da condução de risco numa perspetiva psicossocial, a Teoria da Conduta Problema – Problem-Behavior Theory (Jessor, 1987), está direcionada para a investigação das variáveis relacionadas a problemas de comportamento na juventude, incluindo nesse modelo a conduta de risco no trânsito. Esta teoria sugere que a condução de risco está associada a outros comportamentos tais como o consumo de drogas legais e ilegais, conduta violenta, atos de delinquência e comportamentos sexuais de risco. Considera que os comportamentos de risco na condução são influenciados por três sistemas: o sistema da personalidade, o sistema do ambiente percebido e o sistema de conduta. Este modelo introduz a influência do contexto de desenvolvimento biopsicossocial, em especial a família e o grupo de pares na adoção de atitudes positivas ou negativas face à condução (Rozestraten, 2001).

No que diz respeito ao papel da família acresce dizer que o papel dos pais enquanto educadores é fator protetor na adoção de comportamentos ajustados na condução. Filhos de pais cuja condução é percecionada como segura adotam condutas seguras no trânsito

(Assailly, 1997; Bianchi & Summala, 2004; Panichi, 2005; Jessor, 1987; Shope et. al., 2001). Os estudos referem ainda que o controlo parental é protetor. Os jovens adotam comportamentos seguros na condução quando os pais são os passageiros (Gregersen, Nyberg & Berg, 2003).

As investigações desenvolvidas têm explorado ainda o tipo de erros dos condutores e a sua contribuição para os acidentes de viação (Sabey & Staughton, 1975; Brown, 1990; Rimmo, 2002).

Alguns estudos (Rummar, 1990; Treat, 1980; Rimmo, 2002) referem quatro categorias de erros que contribuem para os acidentes no trânsito: erros de reconhecimento, erros de decisão, erros de desempenho ou ação e erros críticos de inaptidão. Um investigador (Hakamies-Blomquist, 1993) classificou as causas diretas dos acidentes em quatro categorias designadamente: incapacidade de ação, erro de observação, erro de estimativa e erro de condução.

Numa perspetiva cognitiva vários estudos vieram dar o seu contributo para a compreensão e tipologia do erro no comportamento humano de acordo com as fases do processamento cognitivo da função condução (Reason, Manstead, Stradling, Baxter & Campbell, 1990; Rasmussen, 1987).

Reason e colaboradores (1990) apresentaram uma taxonomia dos erros humanos classificando-os em violações, erros e lapsos. Nas violações existe uma intensão deliberada de transgressão de uma norma, ocorrendo um planeamento dessa ação. O erro, por sua vez é consequência de uma falha no processamento da informação. Os lapsos são pequenas faltas não intencionais decorrentes da atenção e da memória. Assim, existem comportamentos de infração que constituem violações deliberadas ou intencionais como por exemplo o trânsito em excesso de velocidade e comportamentos resultantes de erros ou lapsos (Davey et. al., 2007; Lajunen, Parker & Summala, 2004; Reason et. al., 1990).

Diferentes mecanismos psicológicos estão na base do comportamento inadequado à prática da condução sendo as violações explicadas por fatores motivacionais e contextuais. Os lapsos, por sua vez, devem-se a fatores individuais relativos ao funcionamento cognitivo (Reason et. al., 1990).

A fim de distinguir os diferentes tipos de erro há que considerar a intencionalidade da ação. Assim os erros resultam de uma falha no planeamento da ação para atingir um objetivo enquanto a violação resulta da intenção deliberada de transgredir uma norma, por

exemplo prosseguir a marcha perante a luz vermelha do semáforo. Distinguindo-se assim o erro da violação (Parker, Reason, Manstead & Stradling, 1995; Reason, et. al., 1990).

No que diz respeito aos lapsos, estes são referidos como comportamentos potencialmente embaraçosos decorrentes da desatenção e/ou problemas de memória, não sendo considerados como comportamentos que envolvam risco (Parker et. al., 1998). Um exemplo é seleccionar uma via de trânsito desadequada ao destino que pretende seguir, tendo o condutor de percorrer uma maior distância (Macedo, 2004).

Atendendo a que não é possível medir todas as dimensões do comportamento na condução através da observação direta do mesmo, são vários os instrumentos de auto e hétero avaliação que suportam as investigações desenvolvidas nesta área nomeando-se entre outros: o Driver Skill Inventory (DSI; Lajunen, & Summala, 1995) que avalia a aptidão e os motivos de segurança na condução; o Driving Behaviour Inventory (DBI; Glendon, et al., 1993), que avalia comportamentos na condução; o Driving Anger Scale (DAS; Deffenbacher, Oetting, & Lynch, 1994) que mede a irritabilidade na condução nomeadamente: condução ilegal, presença policial, conduzir devagar, ausência de cortesia, gestos hostis e obstruções ao trânsito; o Driving Style Questionnaire (DSQ; French, West, Elander, & Wilding, 1993) que avalia a forma de conduzir: rápido e lenta, percepção, processamento, modo de reação e resistência social; a Propensity for Angry Driving Scale (PADS; DePasquale, Geller, Clarke, & Littleton, 2001) identifica condutores com maior tendência a se irritarem enquanto conduzem; o Angry Thoughts Questionnaire (DATQ; Deffenbacher, Petrilli, Lynch, Oetting & Swain, 2003) desenvolvido para avaliar os pensamentos irritáveis na condução, nomeadamente pensamentos verbais agressivos de vingança e retaliação, julgamentos e pensamentos descrentes, pensamentos físicos agressivos e de auto instrução; o Drivers Behaviour Questionnaire (D'sBQ; Furnham, & Saipé, 1993) avalia o comportamento dos condutores no exercício da condução através de cinco dimensões: comportamentos de risco, infração, agressão confidência e excitação e o Driver Behaviour Questionnaire (DBQ; Reason, Manstead, Stradling, Baxter & Campbell, 1990).

O DBQ (Reason et. al., 1990) avalia o comportamento de risco na condução. Este instrumento baseia-se na classificação taxonómica de comportamentos na condução, sendo diferenciados quatro principais factores: 1) falhas e lapsos - erros de ação; 2) equívocos - erros de intensão; 3) violações às leis do trânsito; 4) violações agressivas sendo estas consideradas infrações deliberadas. Os dois primeiros fatores têm a ver com a capacidade

individual de processar a quantidade de informação recolhida e as violações resultam de um conjunto de aspetos pessoais, culturais e situacionais específicos do indivíduo (Reason, 1994; Parker et. al., 1995; Reason, 2000).

Na sua versão atual (Lajunen et. al., 2004) o instrumento avalia três dimensões do comportamento na condução: Lapsos - comportamentos irrefletidos com consequências para o condutor mas não para os outros; Erros - comportamentos não propositados no exercício da condução segura que podem trazer consequências para os outros condutores; e Violações sendo estes comportamentos deliberados que violam a prática de uma condução segura.

Considerado um instrumento robusto, as aplicações do DBQ têm sido utilizadas nos mais variados estudos nos diversos países em temáticas como diferenças de idade e comportamento na condução, transmissão geracional do comportamento na condução, acidentes rodoviários, entre outros (Lajunen & Summala, 2003; Freeman et. al., 2007).

Atendendo a fatores culturais específicos dos diferentes países, o DBQ apresenta variações no número de itens, sendo contudo referido que a dimensão Erros e Violações estão bem representadas nas diferentes culturas (Lajunen et. al., 2004).

Um estudo desenvolvido na Grécia identificou os erros e as violações como os principais determinantes dos comportamentos inadequados no exercício da condução (Kontogiannis, Kossiavelou & Marmaras, 2002).

A avaliação do risco associado a erros de falta de atenção durante a prática da condução devido a tarefas secundárias, em novecentos e cinquenta e cinco condutores responsáveis pelo envolvimento em acidentes, apresentou-se como responsável direto de cerca de 8% dos acidentes (Bakiri et. al., 2013)

Os resultados de outras investigações mostraram que as violações estão associadas positivamente ao envolvimento em acidentes com culpa e sem culpa. Sendo relatados como violações comportamentos como o não cumprimento da cedência de passagem, o excesso de velocidade bem como as infrações às regras de estacionamento (Ozkan, 2006; Parker, McDonald, Rabbitt, & Sutcliffe, 2000).

Relativamente aos Lapsos, estes raramente são observados como preditores do envolvimento em acidentes (Mesken, Lajunen & Summala, 2002), contudo, os erros parecem ser os principais preditores de envolvimento em acidentes com culpa entre os condutores idosos (Parker et. al., 2000).

No que diz respeito a diferenças de comportamento entre género na condução, a literatura refere a existência de diferenças. Assim os homens cometem mais erros e violações, enquanto as mulheres cometem mais lapsos (Veiga, Pascali & Silva, 2009).

No que refere à idade, é referido por vários investigadores (Reason, 1990; Kontogiannis & cols., 2002; Yinon & Levian, 1988) que os indivíduos do sexo masculino de todas as idades pontuam mais violações do que as mulheres.

De um modo geral as mulheres e os condutores mais velhos tendem a cometer menos violações que os homens e os condutores mais jovens. Por outro lado, as mulheres e os condutores mais velhos cometem mais erros que os homens e os condutores mais jovens, sendo também referido que quanto maior a exposição à prática da condução mais tendem os condutores a violar as regras de trânsito (Aberg & Rimmo, 1998; Blockey & Hartley, 1995; Reason et. al., 1990).

Um estudo (Bener, Ozkan & Lajunen, 2008) demonstrou a não existência de diferenças relativas ao género no que diz respeito às violações e aos erros. O mesmo refere que os erros, lapsos e violações, são preditores de envolvimento em acidentes, considerando o erro como o fator mais crítico para o envolvimento nos mesmos (Bener et. al., 2008).

Através de uma meta-análise investigou-se a relação entre os erros e as violações do DBQ e o envolvimento em acidentes. Os resultados mostraram que as violações e os erros são preditores de acidentes. Os erros e violações estão negativamente correlacionados com a idade e positivamente com a exposição ao exercício da condução, sendo que os homens relataram menos erros e mais violações do que as mulheres (Winter & Dodou, 2010).

Um estudo recente (2013) utilizando o DBQ num grupo de mil oitocentos e vinte e quatro condutores de países do Golfo Árabe e Países do Sul da Ásia revelou que os condutores mais jovens - com idade inferior a trinta anos - estiveram mais envolvidos em acidentes, tendo pontuado mais alto em quase todos os itens de violações, erros e lapsos comparativamente com os outros grupos - dos trinta aos trinta e nove anos - sendo o excesso de velocidade a principal violação comum a todos os grupos (Bener et. al., 2013).

O DBQ foi traduzido e adaptado para a população portuguesa (Brites, Brardo & Sousa, 2006) com base na escala inicial (Reason et. al., 1990). Este instrumento apresenta cinco fatores correlacionados: Violações Não Intencionais, Violações, Erros de Falta de Atenção, Procura de Sensações e Lapsos num conjunto de vinte e sete itens (Brites et. al., 2006).

Esta escala parece distinguir os diferentes tipos de comportamentos de risco na condução, não existindo evidências sólidas quanto à separação dos comportamentos de risco e os mecanismos psicológicos que estão na sua origem (Brites et. al., 2006). Os resultados obtidos na investigação permitiram concluir que os condutores do sexo masculino apresentaram mais violações ao código da estrada o que corrobora a literatura, bem como erros de falta de atenção e uma maior procura de sensações em comparação com as mulheres, (Brites et. al., 2006).

No presente trabalho de investigação esta medida foi a utilizada na avaliação do comportamento de risco na condução.

Capítulo 2

Estilos Educativos Parentais

O desenvolvimento social dos seres humanos tem o seu início desde que se estabelecem os primeiros laços humanos como a vinculação à mãe, ao pai ou ao seu cuidador. O processo de socialização progride com a educação das crianças pelos pais sendo que as primeiras lições de comportamento social são aprendidas no seio familiar. Na medida em que a criança prossegue no seu crescimento e o seu ambiente social é alargado, as regras, ordens e proibições também aumentam. A interiorização de valores morais, do que é certo e do que é errado é fundamentalmente importante para que se respeitem as regras, não só para evitar a punição mas porque se acredita nas mesmas (Gleitman, Fridlund & Reisberg, 2007).

O interesse pelo estudo das consequências das diferentes práticas parentais no desenvolvimento dos filhos é investigado pela comunidade científica desde 1930. Qual a forma mais adequada de educar os filhos? Quais as consequências das diferentes formas de educação no desenvolvimento das crianças e jovens? Que impacto têm os diferentes modelos de pais no futuro comportamento dos filhos? (Darling & Steinberg, 1993; Berkien, Louwerse, Verhulst & Ende, 2012).

A família enquanto palco de relações afetivas entre os seus diferentes membros é estrutura base para o desenvolvimento físico, emocional, intelectual e social dos seus descendentes (Rodrigo & Palácios, 2008). Resulta do processo de desenvolvimento social a aquisição de normas, valores, competências, atitudes e comportamentos adequados ao papel de cada indivíduo na sociedade em que se integra. Ainda que existam diferenças culturais nos valores e comportamentos parentais, a proteção, a educação e o controlo social existem em todas as sociedades e, é aos pais ou cuidadores que compete a responsabilidade de educar e orientar os seus filhos através da supervisão, ensino e disciplina (Parke & Buriel, 2006).

Em suma, a família assume um papel determinante enquanto contexto social de referência. Mesmo na adolescência, em que há procura de maior distanciamento e autonomia por parte dos filhos em relação aos pais, a existência de uma boa relação entre ambos é de extrema importância, associando-se à melhor adaptação social dos adolescentes e a comportamentos de saúde mais sistemáticos (Guimarães, Hochgraf, Brasiliano & Ingberman, 2009).

O termo parentalidade deriva do verbo latino *parere*, e significa trazer ao mundo, desenvolver ou educar (Hoghughi, 2004). Mais do que uma função biológica a parentalidade é o produto do processo de tornar-se pai e mãe. O termo em si abrange um complexo processo psíquico que se desenrola e desenvolve num contexto também ele complexo. Para ser pai e ser

mãe é preciso tornar-se pais. Isto implica níveis conscientes e inconscientes de funcionamento mental. Trata-se de um processo que começa ainda antes de a criança nascer (Lebovici cit in Solis-Ponton, 2004).

Neste estudo não se pretende saber de que forma se desenvolve este processo nos pais mas a forma como as práticas parentais estarão relacionadas com o comportamento desenvolvido pelos filhos, nomeadamente no que diz respeito ao seu comportamento no exercício da condução automóvel.

2.1. Parentalidade e Comportamento Parental

“A parentalidade é porventura a tarefa mais desafiante da vida adulta e os pais constituem uma das influências mais cruciais na vida dos seus filhos”

(Cruz, 2005).

Sob diferentes perspetivas teóricas o termo parentalidade assume diferentes concepções sendo comum a todas o facto de se referir ao comportamento dos pais na relação com os filhos. Designa-se de comportamento parental ou parentalidade as ações educativas desenvolvidas pelos pais no sentido de facilitar o desenvolvimento físico, psicológico e social dos seus descendentes (Barroso & Machado, 2011).

Darling e Steinberg (1993) desenvolveram um modelo explicativo da forma como os estilos parentais influenciam o desenvolvimento da criança/jovem (Figura 2).

As características parentais influenciadas pelos objetivos de socialização são de dois tipos: estilos parentais e práticas parentais. Os pais através destas características atuam como agentes socializadores no desenvolvimento do pensamento crítico, curiosidade, competências sociais e académicas, entre outros. Os estilos parentais são expressos parcialmente através das práticas parentais uma vez que estas representam os comportamentos a partir dos quais os filhos inferem as atitudes emocionais dos pais. Todo este processo de socialização acompanha e determina o desenvolvimento da criança/jovem.

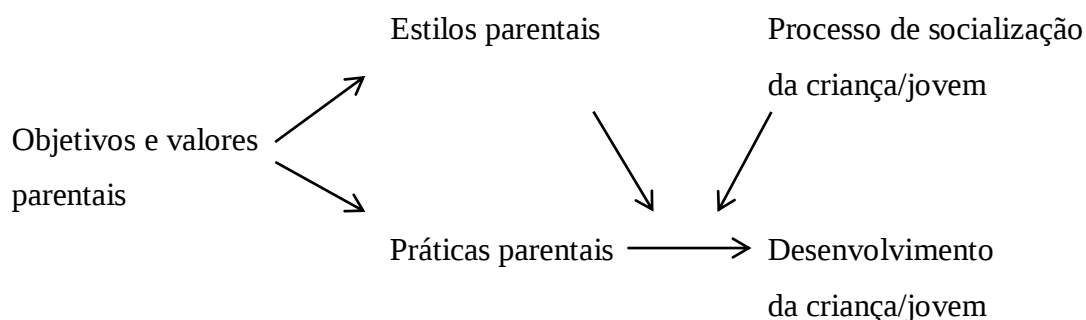


Figura 2. Modelo Integrativo de Darling e Steinberg (1993).

O comportamento parental tem na sua base todo um conjunto de processos cognitivos e afetivos que o orientam (Grych, 2002). Os processos cognitivos parentais abarcam os conhecimentos, pensamentos, ideias, crenças, expectativas, valores, percepções sobre o desenvolvimento e a educação dos seus descendentes (Rodrigo & Palacios, 2008; Sigel & McGillicuddy-De Lisi, 2002). Os objetivos e valores parentais referem-se ao que os pais pretendem para os seus filhos, estando aqui patentes todos os esforços hierarquizados desde a sobrevivência básica até à inclusão de valores culturais e de pertença na sociedade em que vivem (Ceballos & Rodrigo 2008; Harkness & Super, 2002; Sigel & McGillicuddy-De Lisi, 2002).

As práticas parentais bem como os padrões /estilos parentais adotados decorrem dos valores e objetivos que os pais têm em relação aos filhos, sendo que, para se perceber de que forma os estilos parentais têm impacto no desenvolvimento há que ter em consideração estes três aspetos: os objetivos principais relacionados com a socialização; as práticas parentais empreendidas para ajudar a criança/jovem a atingir esses objetivos; e o clima emocional em que a socialização decorre (Darling & Steinberg, 1993).

Os valores e objetivos parentais, as práticas educativas parentais utilizadas e o estilo educativo parental ou clima emocional em que decorre esta relação são características dos pais, importantes na relação pais-filho determinantes no desenvolvimento da criança (Darling & Steinberg, 1993).

As práticas educativas parentais referem-se a comportamentos específicos orientados por objetivos, segundo os quais os pais cumprem as suas responsabilidades em determinadas situações ou contextos específicos. São estratégias ou técnicas utilizadas pelos pais a fim de

incutir na criança a conduta a ter em determinada situação. Os estilos educativos parentais englobam um conjunto de atitudes parentais face aos filhos, incluindo os comportamentos relativos às práticas parentais mais a atitude afetiva, estando presente a dimensão emocional da relação (Darling & Steinberg, 1993).

Assim, o estilo educativo parental pode ser inferido através das práticas educativas mas também revela à criança/jovem a atitude dos pais face ao seu comportamento, seja pelo tom de voz, a atitude afetiva ou a qualidade da atenção dedicada. Compreende as atitudes dos pais para com os filhos e o clima emocional em que se estabelece a comunicação, podendo ser compreendido como o contexto da socialização e não a prática da socialização, entendendo-se como a característica parental moderadora das práticas educativas utilizadas (Darling & Steinberg, 1993).

O estudo do comportamento parental é atualmente observado numa perspetiva holística, baseado em paradigmas multidimensionais que defendem a existência de uma causalidade recíproca entre os diferentes elementos que integram este complexo fenómeno (Brofenbrenner, 1989; Brofenbrenner & Morris, 2006), assumindo-se a parentalidade como um processo co-construído na relação pais-filho o qual é influenciado pela multiplicidade de variáveis individuais, intra e extra familiares (Parke, 2002).

Para o estudo da influência das interações parentais no comportamento das crianças e adolescentes são utilizadas duas principais formas de abordagem: a abordagem dimensional que divide os estilos educativos parentais nas dimensões suporte/afeto e controlo; e a abordagem tipológica que define tipos de estilos parentais. Quer os estilos educativos parentais quer as dimensões do comportamento parental têm sido referidos em estudos como importantes determinantes no desenvolvimento e adaptação de crianças e jovens (Cerezo et. al., 2011; Cruz, 2005). Ambas as abordagens oferecem vantagens distintas para o estudo da parentalidade (Simões, 2011).

De acordo com a abordagem dimensional o comportamento parental apresenta duas dimensões distintas: suporte/afeto e controlo. A dimensão suporte/afeto engloba os comportamentos parentais afetuosos e carinhosos permitindo à criança sentir-se apoiada e amada. Inclui-se nesta dimensão o reforço positivo, a aceitação e a resposta às suas necessidades. Por oposição a estes comportamentos tem-se a rejeição, a crítica e a indiferença (Barber, 2006; Conley et. al., 2004; Davidov & Grusec, 2006a).

Os estudos referem que estilos parentais educativos de suporte e afeto se relacionam de forma positiva com o desenvolvimento de competências psicossociais, associando-se a menos problemas emocionais e comportamentais (Baumrind, 1989, 1991; Belsky & Fearon, 2008; Davidov & Grusec, 2006b; Doyle & Markiewicz, 2005; Grolnick & Gurland, 2002; Jones et al., 2008; Kuppens, Grietens, Onghena, & Michiels, 2009; Michiels et al., 2010).

A dimensão controlo reporta à faceta do comportamento parental essencial para a socialização da criança estabelecendo um conjunto de princípios promotores do cumprimento de normas e regras sociais. Encontra-se ainda dentro desta dimensão a disciplina, a supervisão, a exigência, a punição, a retirada de afeto e a indução de culpa (Grolnick & Gurland, 2002; Maccoby & Martin, 1983).

O controlo parental refere-se, pois, ao conjunto de ações desenvolvidas pelos pais para controlar ou gerir o comportamento dos filhos no sentido de corrigir os menos adequados através da disciplina e monitorização tendo como fim último o desenvolvimento de comportamentos adequados (Barber, 2006).

O controlo pode ser comportamental ou psicológico. O controlo comportamental diz respeito ao comportamento da criança ou jovem, focando-se no seu modo de comportar enquanto o controlo psicológico remete para os processos psicológicos nomeadamente identidade, sentimentos e expressão verbal (Barber, 2006).

Os estudos referem que o controlo psicológico intrusivo e coercivo não é promotor de um desenvolvimento autónomo das crianças e jovens comprometendo a sua identidade, individualidade e autonomia (Steinberg, 2005; Barber, 2006).

Embora a investigação sobre o impacto do controlo parental no desenvolvimento das crianças e jovens apresente resultados contraditórios (Baumrind, 1991; Caron et. al., 2006; Sentse, Dijkstra, Lindenberg, Ormel & Veenstra, 2010) importa salientar que o clima emocional onde se desenvolve este controlo é fundamental para a forma como crianças e jovens entendem esta dimensão e se comportam. Assim, o clima emocional em que se desenrolam as práticas educativas parentais é o aspeto mais importante nesta relação pais-filho na medida em que influencia o seu desenvolvimento (Herbert, 2004; Pereira et al., 2009; Towe-Goodman & Teti, 2008).

Para a definição dos padrões comportamentais Maccoby e Martin (1983) consideram particularmente importante as dimensões aceitação/responsividade e monitorização/exigência. Situada no domínio afetivo e emocional, a dimensão aceitação/responsividade refere-se à

sensibilidade dos pais face às necessidades e interesses dos filhos, assim como aos comportamentos de suporte emocional e afeto positivo. Esta dimensão parental surge associada positivamente à realização e adaptação escolar na adolescência. Os adolescentes cujos pais foram considerados mais afetuosos, apresentam maior motivação intrínseca para a aprendizagem (Pollock & Lamborn, 2006; Pelegrina et al, 2003).

A dimensão monitorização/exigência diz respeito ao controlo exercido pelos pais a fim do cumprimento de regras e normas morais, traduzindo-se na procura de informações e relativas aos comportamentos e contextos frequentados pelos filhos (Ducharme et. al., 2006). Encontrando-se na literatura associações negativas entre os níveis de monitorização e problemas de comportamento, estando baixos níveis de supervisão associados a elevados comportamentos disruptivos, nomeadamente comportamento delinquente, abuso de substâncias e baixo rendimento escolar (Crouter & Head, 2002).

Em suma a monitorização parental é considerada particularmente significativa na promoção de comportamentos positivos nos jovens (Haggerty et. al., 2006; Fletcher et. al., 2004).

2.2. Tipologia de estilos educativos parentais

A sensibilidade dos pais face às necessidades dos seus descendentes, a aceitação da sua individualidade e o afeto que lhe manifestam mais a disciplina e o controlo utilizados são dimensões que definem o estilo educativo parental determinante na eficácia do desenvolvimento psicossocial das crianças e jovens (Palacios, Hidalgo & Moreno, 2008).

A abordagem tipológica frequentemente utilizada nestes estudos é baseada no pressuposto de que os pais diferem nas diferentes dimensões comportamentais de interação com os filhos. Esses comportamentos quando combinados entre si permitem inferir o seu padrão educativo (Ducharme et. al., 2006).

Numa perspetiva holística vários investigadores consideram que as dimensões do comportamento parental se correlacionam entre si, devendo ser tidos em conta os efeitos da interação entre as diferentes variáveis (Caron et. al., 2006; Cruz, 2005). Uma das vantagens desta abordagem é permitir conjugar e associar um número elevado de variáveis distinguindo os estilos educativos parentais (Ducharme et. al., 2006).

O modelo teórico proposto por Baumrind (1966 cit in Farrington & Welsh, 2006) sobre o tipo de controlo parental foi um marco importante nos estudos que têm vindo a ser desenvolvidos nesta área, servindo de base para esta postura integrativa dos aspetos emocionais e comportamentais que definem os estilos parentais. Os estudos longitudinais desenvolvidos por Baumrind (1967, 1971, cit in Farrington & Welsh, 2006; 1989, 1991) tendo como objetivo avaliar a relação entre os padrões educativos parentais e a competência da criança desde a idade pré-escolar até à adolescência, permitiu identificar os principais estilos educativos parentais: o estilo autoritativo também designado de autorizado, o estilo autoritário e o estilo permissivo.

Os resultados desta investigação (Baumrind, 1967, 1971 cit in Farrington & Welsh, 2006) permitiram concluir que crianças educadas por diferentes estilos de comportamento dos pais apresentavam diferentes graus de competência social. A autora identificou o estilo autoritativo como o mais eficaz que o autoritário e o permissivo, estando associado a maior assertividade, maturidade, conduta independente e empreendedora e responsabilidade social. Este padrão estava presente no grupo de crianças competentes cujos pais apresentavam um alto nível de controlo, de exigência e de encorajamento da autonomia, assim como eram carinhosos e comunicavam racionalmente com os filhos. Por sua vez, o padrão autoritário distinguia o grupo das crianças inibidas caracterizando o elevado controlo e pouca afetividade dos pais. No padrão permissivo cujas características assentavam numa afetividade razoável com um baixo nível de controlo e exigência encontrava-se o grupo das crianças imaturas.

As investigações de Baumrind (1989, 1991) contribuíram para a compreensão dos diferentes padrões de controlo comportamental dos pais e a sua relação com o desenvolvimento de competências dos filhos, sublinhando que o estilo parental autoritativo é o mais vantajoso nas diferentes fases do desenvolvimento e em ambos os géneros, estando referido como particularmente vantajoso nos rapazes.

Os pais autoritativos direcionam as atividades dos seus filhos de forma racional e orientada, equilibrando o afeto e controlo tendo em vista o bem-estar, atribuindo-lhe alguma autonomia e simultaneamente responsabilização de acordo com a fase de desenvolvimento em que se encontram. O diálogo e a partilha dos pontos de vista divergentes, acentuam o firme controlo dos pais no reconhecimento dos interesses próprios da criança/jovem não baseando as suas decisões nos desejos dos filhos. Afetuosos, apoiantes e empenhados cognitivamente proporcionam um ambiente estimulador e desafiante para os seus filhos. Estas características

parentais contribuem para um melhor desenvolvimento cognitivo, emocional e social, privilegiando a auto confiança, a responsabilidade, a assertividade, a satisfação, a internalização e o autocontrolo (Baumrind, 1989; 1991).

Outros estudos (Dornbusch, Ritter, Leiderman, Roberts & Fraleigh, 1987; Lamborn, Mounts, Steinberg & Dornbusch, 1991; Maccoby & Martin, 1983; Mandara & Murray, 2002) têm corroborado os resultados de Baumrind (1967, 1971, cit in Farrington & Welsh, 2006; 1989,1991), identificando o estilo parental autoritativo como o mais vantajoso e preditor de resultados positivos no desenvolvimento dos filhos.

Por sua vez, os pais autoritários recorrem ao controlo modelando o comportamento dos filhos de acordo com os seus padrões de conduta. Esses padrões são frequentemente absolutos e intransigentes, remetendo para elevados níveis de controlo e supervisão em detrimento da aceitação (Baumrind, 1966, cit in Farrington & Welsh, 2006). São pais que valorizam o respeito pela autoridade e pela ordem, mantendo pouco envolvimento afetivo. Adotam medidas punitivas que não encorajam a troca de opiniões com os seus filhos, acreditando que as crianças e jovens devem aceitar as palavras dos pais como aquilo que está certo. São exigentes e restringem a autonomia dos filhos não fomentando a comunicação (Moreira, 2008).

No estilo permissivo, Baumrind (1966 cit in Farrington & Welsh, 2006) identifica os pais cujo comportamento se pauta pela não punição e elevada aceitação dos impulsos da criança, apresentando-se como um recurso para a realização dos seus desejos e não como agente modelador do comportamento. Sem recurso a penalizações perante comportamentos inadequados reforça-o mesmo pela afetividade incondicional.

Embora não tenham sido encontradas grandes diferenças quando comparados os estilos autoritários e permissivos (Dornbusch et. al., 1987; Lamborn et. al., 1991) estes padrões não parecem ser tão vantajosos para o desenvolvimento saudável dos indivíduos quando comparados com o padrão parental autoritativo (Baumrind, 1989; Maccoby, 1992; Mandara & Murray, 2002).

O estilo parental negligente, mais tarde considerado por Baumrind (1989) refere-se aos pais que não se envolvem no seu papel de pais, não sendo exigentes nem responsivos distinguindo-se pela negativa do padrão autoritário e permissivo. São pais inacessíveis, indiferentes, centrados neles próprios não fornecendo afetos nem apoio às necessidades dos filhos. Tendem a orientar-se nas respostas aos filhos apenas para evitar inconvenientes,

respondendo muitas vezes de forma imediata aos seus pedidos somente para os fazer calar (Baumrind, 1989; Maccoby & Martin, 1983).

Importa referir que estilo parental negligente não tem a ver com negligência abusiva, traduzida em maus tratos. Estilo parental negligente refere-se à não envolvimento dos pais enquanto agentes educadores e socializadores (Huver, Otten, Vries & Engles, 2009) sendo que a relação mantida tende a diminuir ao longo do tempo podendo manter-se apenas uma relação pais-filho minimamente funcional (Maccoby & Martin, 1983). Tendencialmente os filhos de pais negligentes são descritos como mais tristes, inseguros e frustrados sendo mais vulneráveis a comportamentos de risco (Reichert & Wagner, 2007).

Alegre e Benson (2010) referem ainda que os filhos de pais pouco comunicativos e que adotam condutas negligentes ou autoritárias, terão menor índice de inteligência emocional. Tendo consequentemente uma menor capacidade de respostas quer internas ou externas, traduzindo-se em fenómenos desadaptados de comportamentos de internalização ou externalização resultado dessa falta de competências.

Estão subjacentes aos estilos parentais as dimensões do comportamento parental já referidas: o controlo exercido pelos pais e o afeto, assim como o controlo. Esta última tem importante implicação no funcionamento adaptativo, nomeadamente a capacidade de viver em grupo e em sociedade, constituindo esta dimensão um grande desafio aos pais no exercício de um controlo equilibrado por forma a promover a autonomia psicológica dos filhos (Barber, 2006).

Apesar do mérito reconhecido aos trabalhos de Baumrind, algumas críticas foram tecidas nomeadamente pelo facto dos seus estudos se terem baseado em amostras de famílias caucasianas de nível socioeconómico médio residentes em zonas urbanas. Uma outra crítica prende-se com o facto da autora se centrar demasiado na dimensão controlo parental opondo-se à dimensão afeto/aceitação (Pereira, 2007).

Lewis (1981) reinterpretando a investigação de Baumrind sugere que o sentido de independência e autonomia desenvolvido pelas crianças a par do conformismo das regras não têm a ver com as características de controlo dos pais autoritativos, mas sim com o facto dos pais autoritativos permitirem a comunicação recíproca, tendo a experiência destas crianças e jovens modificado positivamente as regras parentais através da argumentação. Refere ainda que qualquer tipologia parental abrange uma configuração de práticas parentais razão pela

qual se torna difícil saber qual o aspeto da parentalidade que mais influencia determinado aspeto no desenvolvimento das crianças e jovens (Lewis, 1981).

Na sequência dos trabalhos de Baumrind surgiram ainda outras abordagens aos estilos parentais. Para além dos autores já referidos neste trabalho, Maccoby e Martin (1983) desenvolveram os seus estudos conciliando os trabalhos de Baumrind a outros desenvolvidos na tentativa de definir o comportamento parental com base em duas dimensões: a responsividade e a exigência. Pais autoritativos apresentam pontuações elevadas em ambas as dimensões; os permissivos pontuam de forma elevada na dimensão aceitação e baixo na dimensão exigência; pelo contrário os pais autoritários pontuam elevado na exigência e baixo na dimensão aceitação e por último os pais negligentes apresentam pontuações baixas em ambas as dimensões (Maccoby & Martin, 1983; Martínez & García, 2008; Rodríguez, Donovan & Crowley, 2009).

Esta tipologia sugere que tanto no estilo autoritário como no autoritativo a dimensão exigência é elevada. Na abordagem de Baumrind esta dimensão aparece com uma natureza diferente, tendo em conta que estão na base dos estilos dois tipos de exigência/controlo: o controlo firme semelhante ao controlo comportamental e a restrição referente ao controlo psicológico. Segundo esta abordagem ambos os estilos autoritativo e autoritário apresentam elevadas pontuações na dimensão controlo, contudo o estilo autoritário é considerado francamente restritivo (Darling & Steinberg, 1993; Pereira, 2007).

Tipologias de estilos parentais com padrões semelhantes aos de Baumrind têm sido identificadas pelos autores (Lamborn et. al., 1991; Maccoby & Martin, 1983; Mandara & Murray, 2002; Pereira, 2007) em culturas diferentes o que sugere o carácter universal dos padrões educativos parentais, sendo que uma parentalidade eficaz se traduz num estilo autoritativo pautado por uma relação de equilíbrio, adaptada às necessidades da criança. É deste equilíbrio de afeto, suporte, controlo, aceitação, responsividade que se promove a autonomia e a aceitação de regras sociais (Davidov & Grusec, 2006a).

São muitos os estudos já realizados com o objetivo de analisar o efeito das práticas educativas parentais no desenvolvimento psicológico de crianças e jovens. Apesar do grupo de pares ter significativa importância na fase da adolescência, a família tem um papel primordial no desenvolvimento dos adolescentes (Meeus et. al., 2005; Brown, 2004; Peixoto, 2004). Níveis elevados de auto estima estão associados a estilos parentais autoritativos

pautados por tomadas de decisão em família de forma democrática (Lord, Eccles & McCarthy, 1994).

No que diz respeito ao estudo da perceção dos estilos educativos consoante a fase da adolescência e o género Goede, Branje e Meeus (2009) desenvolveram um estudo longitudinal com o objetivo de analisar as variações da perceção dos jovens na qualidade da relação pais- filho. Aferida através das dimensões de suporte parental, conflitos com os pais e autoridade parental, os resultados revelaram que a relação pais-filho torna-se mais igualitária no decurso da adolescência, sendo percecionados um menor controlo e autoridade parentais. O suporte parental também tende a diminuir no decorrer desta fase de desenvolvimento, particularmente da fase inicial para a intermédia da adolescência (Meeus et. al., 2005). Estes resultados foram corroborados por Ducharme e colaboradores (2006) que referem que os adolescentes mais velhos percecionam os pais como menos responsivos e menos controladores. No que diz respeito ao género, os resultados oferecidos pelas investigações não são conclusivos.

Um estudo realizado por Lamborn e colaboradores (1991) numa amostra heterogénea de quatro mil indivíduos revelou que adolescentes que perceberam os seus pais como autoritativos mostraram mais aspetos positivos de desenvolvimento. Nomeadamente elevado índice de competência psicológica e baixo índice de disfunção comportamental e psicológica, comparativamente com os adolescentes que percecionaram os pais como negligentes que apresentaram aspetos negativos de desenvolvimento psíquico e comportamental. Neste estudo foram ainda encontrados aspetos positivos e negativos no desenvolvimento de jovens que percecionaram os pais como autoritários. Um ano após o estudo parte dos participantes voltaram a ser inquiridos tendo-se mantido as diferenças de ajustamento dos adolescentes conforme o estilo parental percebido (Steinberg, Lamborn, Darling, Mounts & Dornbusch, 1994).

Na literatura encontra-se descrita a relação entre o estilo autoritário e perceção pelos filhos da existência de uma dinâmica familiar negativa (Gfroerer, Kern, Curlett, White & Jonyiene, 2011). Corroborando Baumrind (1983) no que diz respeito a esta relação dinâmica pais/filhos – filhos/pais, um estudo longitudinal recente refere que a perceção por parte dos pais de comportamentos psicossociais ajustados nos filhos adolescentes está relacionada com alterações no seu estilo parental quando este é autoritário ou negligente. Assim os

comportamentos ajustados dos filhos promovem o desenvolvimento de práticas parentais mais adequadas (Kerr, Stattin & Ozdemir, 2012).

A estrutura familiar e as relações parentais são referidas como fatores que contribuem para a incursão dos jovens em trajetórias desviantes sendo as práticas parentais adequadas consideradas fator de proteção a comportamentos de risco (Pinazo & Ferrer, 2002).

De facto, os pais envolvidos na educação dos seus filhos representam um fator chave na promoção de comportamentos positivos sendo que a monitorização parental tem influência significativa sobre o uso de substâncias na adolescência, a iniciação sexual, a delinquência e agressividade (Beck, Boyle & Boekeloo, 2004; Bolkana, Sanoa, DeCosta, Acockc & Randal, 2010).

2.3. Estilos educativos parentais e comportamento na condução

Os pais representam um importante papel na prática de uma condução segura, alguns estudos revelam que a monitorização parental com restrições adequadas têm influência no comportamento seguro na condução, nomeadamente no que se refere à clara comunicação do que esperam os pais do comportamento dos filhos enquanto condutores, estabelecendo regras e limites a fim de reduzir a discordância entre ambos (Hartos et. al., 2000; 2004).

A família enquanto agente e contexto de socialização tem sido referida por vários autores (Jessor, 1987; Assailly, 1997; Panichi, 2005;) como fator chave na promoção de comportamentos de proteção fornecendo informação e servindo de modelo reduzindo a vulnerabilidade a comportamentos de risco, nomeadamente o consumo de substâncias, delinquência, comportamento na condução entre outros (Ginsburg et. al., 2009; Jonhson et. al., 2011).

No que diz respeito à influência parental na adoção de atitudes positivas face à condução e considerando a importância do papel dos pais no processo de socialização dos filhos (Steinberg, 2000) entende-se que estes têm um papel importante na promoção e desenvolvimento de atitudes positivas perante os filhos.

As evidências demonstram que o tipo de comunicação entre a família, relativamente a uma condução segura, cumprimento das regras para a segurança e prática de condução defensiva vai influenciar a atitude dos jovens enquanto futuros condutores. É necessário que a família tenha um papel ativo na educação para a segurança rodoviária. Desde cedo, deve

demonstrar através dos seus atos, comportamentos de segurança e cidadania, quer como condutores, quer como peões. Este será um fator de proteção dos futuros condutores a situações de risco (Steinberg, 2000).

Assim, inerentes nos comportamentos de risco muitas vezes experienciados pelos jovens condutores, estão subjacentes os valores éticos e morais de cada um, tal como a educação para a cidadania, fator importante quando se tem em poder uma máquina, que apesar de útil, é perigosa (Matos, 1995; citado por Almeida, 2004).

Importa a formação de valores que vão direcionar o comportamento do ser humano no aspeto ético e social, o comportamento em relação ao sexo oposto, a certas hierarquias encontradas na sociedade e a formação de uma consciência moral, através da qual saiba julgar as suas próprias ações e a dos outros. Inerente a tudo isto está o valor da vida que está sempre em jogo nas atuais condições do ambiente rodoviário (Rozestraten, 1988).

A influência parental no comportamento de risco adotado pelos mais jovens no exercício da condução pode estar relacionada à transmissão geracional de atitudes e comportamentos aprendidos pela criança através da observação do comportamento dos pais (Bianchi & Summala, 2004).

Alguns estudos têm demonstrado que práticas parentais negativas como baixos níveis de monitorização e controlo parental, bem como atitudes brandas face ao consumo de álcool estão associados a elevados níveis de risco no comportamento na condução (Beck & Lockhart, 1992; Bingham & Shope, 2004; Panichi, 2005; Hartos, Eitel & Simons-Morton, 2002; Shope et. al., 2001).

Um estudo com quatrocentos adolescentes e jovens adultos demonstrou que estilos parentais percebidos como negligentes, autoritários ou permissivos estavam associados a maiores índices de exposição a risco na condução comparativamente com o estilo parental percebido como autoritativo (Panichi, 2005). Ainda sobre esta questão um estudo mais recente (Ginsburg et. al., 2009) refere que o estilo parental autoritativo percebido pelos jovens condutores tem influência positiva no comportamento seguro na condução, considerando-o mais vantajoso comparativamente aos outros, não tendo sido encontradas diferenças significativas entre estilos parentais permissivos ou negligentes na adoção de comportamentos seguros na condução.

2.4. Avaliação de estilos educativos parentais

De um modo geral a identificação dos estilos educativos parentais é feita com recurso a entrevistas e questionários dirigidos aos pais. Quando se trata de adolescentes e jovens é comum o recurso a instrumentos que avaliam a perceção que estes construíram acerca das práticas educativas dos seus progenitores (Ducharne, Cruz, Marinho & Grande 2006).

Lamborn e colaboradores (1991) seguindo os trabalhos de Baumrind desenvolveram a Parenting Scales. Constituída por 19 itens que se agrupam em duas subescalas Responsividade/Envolvimento (Afeto) e Supervisão/Exigência identificam os estilos educativos propostos pela investigadora. Esta escala foi traduzida e adaptada para a população portuguesa por Ducharne e colaboradores (2006). Denominada de Questionário de Estilos Educativos Parentais (QEEP) pretende avaliar a perceção que os adolescentes têm dos seus pais. Tal como a escala original, apresenta um total de 19 itens que se organizam em duas dimensões Aceitação/Responsividade e Supervisão/Exigência. Nos cinco primeiros itens os adolescentes avaliam o pai e a mãe separadamente, sendo que nos restantes itens os avaliam em simultâneo. Apresenta boas qualidades psicométricas, sendo que os resultados de aplicação do mesmo permitem extrair medidas relativas a cada uma das dimensões contribuindo para a identificação dos quatro estilos educativos parentais: autoritativo (alta Responsividade e alta Supervisão), autoritário (baixa Responsividade e alta Supervisão), permissivo (alta Responsividade e baixa Supervisão) e negligente (baixa Responsividade e baixa Supervisão).

O Questionário de Dimensões e Estilos Parentais (QDEP; Robinson, Mandlco, Olsen & Hart, 1995) avalia empiricamente os três principais estilos parentais de Baumrind pretendendo identificar as práticas parentais decorrentes destas dimensões. Dos 62 itens que compõem o instrumento, 27 dizem respeito ao estilo autoritativo, 20 ao estilo autoritário e 15 itens ao estilo permissivo. O instrumento apresenta boas qualidades psicométricas, mostrando-se consistente com a tipologia de Baumrind.

A versão reduzida do QDEP (Robinson et. al., 2001), adaptado para a população portuguesa por Carapito, Pedro e Ribeiro (2008) é constituída por 32 itens cujo objetivo é avaliar empiricamente os estilos parentais de cada um dos progenitores, bem como a perceção de cada um sobre as práticas parentais do seu conjugue. Constituído por uma versão “Próprio” e uma versão “Outro” apresentando cada uma 32 itens respondidos numa escala de Likert de 5

pontos. Esta versão possui boas qualidades psicométricas sendo consistente com a escala original.

Segundo os autores (Robinson et. al., 1996), é possível transformar o instrumento para estudos intergeracionais, podendo ser utilizados em adultos com o intuito de avaliar a forma como foram educados pelos seus pais enquanto crianças. Poderá ser utilizado por forma a permitir avaliar as diferenças nos estilos parentais entre pai e mãe face a fatores socioeconómicos e culturais; as diferenças entre estilos parentais, o stress parental e comportamentos problemáticos das crianças bem como avaliar a relação entre estilos parentais e o comportamento das crianças em sala de aula ou noutros contextos (Robinson et. al., 1996).

Para além destes, são vários os instrumentos que se podem enumerar: a Parental Attitude Research Instrument (PARI), (Schaeffer & Bell, 1958; Oliveira, Frizzo & Marin, 2000); Child Rearing Practices Report (CRPR) (Block, Block & Morrison, 1981); Parental Bonding Instrument (Mélis et. al., 2001; Reti et. al., 2002); Escalas de Responsividade e Exigência (Costa, Gomes & Teixeira, 2000; Oliveira et. al., 2002); o Parental Authoritative Questionnaire (PAQ; Buri, 1991; Boeckel & Sarriera, 2005) entre outros.

De um modo geral apresentam-se sob a forma de questionário com um formato de resposta tipo Likert. Todos eles são referidos na literatura como tendo boas qualidades psicométricas sendo que a escolha dos mesmos reflete os interesses da investigação.

Baseado na perspetiva teórica de Baumrind (1996, cit in Farrington & Welsh, 2006) e referido em vários estudos (Bersabé, Fuentes & Motrico, 2001; Lai & McBride, 2001; Reitman, Rhode, Hupp & Altobello, 2002; Wintre & Sugar, 2000; Sousa, 2009) o PAQ (Buri, 1991; traduzido e adaptado por Boeckel & Sarriera, 2005) foi o escolhido para esta investigação tendo em conta a perspetiva teórica em que se sustenta e a sua adequação para a população em estudo.

Na concepção da escala original, Buri (1991) baseou-se nas descrições dos padrões educativos autoritativo, autoritário e permissivo proposto por Baumrind (1971, cit in Farrington & Welsh, 2006) e, procedeu à avaliação das qualidades psicométricas da mesma. Dos quarenta e oito itens inicialmente propostos, trinta cumpriam os critérios. Dez por cada subescala reportando a cada um dos estilos parentais referidos. O instrumento apresenta duas formas: uma relativa à perceção do estilo parental exercido pela figura paterna e outra relativa à figura materna, respondidos numa escala de Likert de cinco pontos. Trata-se de um

instrumento que pode ser utilizado quer em crianças, adolescentes e jovens adultos (Buri,1991).

Avaliadas as qualidades psicométricas do instrumento, nomeadamente a validade, a consistência interna e análise das correlações entre as subescalas, Buri (1991) verificou a existência de correlação inversa entre a subescala estilo parental autoritativo e autoritário. Concluindo que o instrumento apresentava valores aceitáveis de fidelidade e validade.

Observou ainda a existência de uma forte relação positiva entre o estilo parental autoritativo e a auto estima nos adolescentes, sendo essa relação inversa com o estilo parental autoritário. Não existindo relação significativa com o estilo parental permissivo,o que era consistente com as propostas de Baumrind (1971, cit in Farrington & Welsh, 2006).

Crianças cujos pais eram percecionados como autoritativos, eram mais independentes, responsáveis e orientadas comparativamente com os filhos de pais autoritários ou permissivos que apresentavam défices nestas áreas (Buri et. al., 1988).

No processo de tradução do instrumento original para a língua portuguesa recorreram os autores (Boeckel & Sarriera, 2005) a quatro juízes com formação em psicologia. Os procedimentos estatísticos com vista a avaliar as qualidades psicométricas revelaram que o mesmo apresenta valores de validade e fidelidade idênticos ao da escala original, estando os fatores consistentes com os pressupostos teóricos de Baumrind. Os itens indicativos correspondentes a cada subescala correspondem aos da escala original, estando as dimensões bem definidas (Boeckel & Sarriera, 2005).

Apesar da escala original apresentar duas versões, os autores aplicaram-na em estudantes universitários tendo em conta a perceção do estilo parental no seu todo, sendo este o procedimento adotado nesta investigação.

Referem ainda os autores, a necessidade de se proceder a mais investigações relativas a jovens adultos, dado que na sua maioria os trabalhos desenvolvidos reportam a crianças e adolescentes (Boeckel & Sarriera, 2005).

Capítulo 3

Personalidade

Quando se fala de comportamento humano e da sua compreensão, é inevitável falar de personalidade. É reconhecido que algumas características da personalidade, a par de outras circunstâncias influenciam o desempenho psicossocial (Panichi & Wagner, 2006).

A personalidade abarca um conjunto de aspetos que caracterizam a pessoa no seu todo desde o sentido que dá à vida nos seus acontecimentos, à comunicação, às relações interpessoais e ao comportamento social, (Paim, Rossi & Ritcher, 2008).

Designa uma constância de comportamentos que define e diferencia os indivíduos entre si nas suas preferências e nos seus atos (Alchieri, Cervo & Núñez, 2005), pelo que a sua compreensão não é de todo um processo simples.

Alguns estudos correlacionam certas características da personalidade com o envolvimento em acidentes de trânsito (Mira, 1984; Seara, 1978; Smith & Kirkham, 1981). Outros referem que certas características de personalidade estarão relacionadas a comportamentos de risco na condução (Greaves & Ellison, 2011; Alchieri & Stroeher, 2002; Dahlen, Martin, Ragan & Kuhlman, 2005; Schwebel et. al., 2006).

Neste sentido este capítulo procura abordar o tema personalidade dando ênfase aos aspetos mais relevantes para a presente investigação.

3.1. Definição e perspetivas teóricas

O termo em si tem a sua origem na palavra grega *persona* cujo significado é máscara. As máscaras utilizadas no teatro grego serviam para identificar os diferentes tipos de personagens bem como o papel que representavam, existindo uma enorme variedade de personagens de acordo com os seus atributos (Gleitman, Fridlund & Reisberg, 2007).

Assim é a personalidade, um conjunto de atributos psicológicos que permite ao indivíduo reconhecer-se e ser reconhecido distinguindo-se dos seus semelhantes no desempenho dos diferentes papéis na sociedade em que está inserido (McMartin, 1995).

São muitas as definições para este conceito. Allport (1937, cit in Hall, Lindzey & Campbell, 2000) pioneiro neste território, encontrou cerca de cinquenta definições diferentes na literatura tendo sugerido que “ *a personalidade é o que um homem realmente é*” estando implícita nesta definição que a personalidade consiste naquilo que é mais característico do indivíduo.

O mesmo autor propõe posteriormente uma nova definição reportando-se à personalidade como uma “*organização dinâmica no indivíduo, dos sistemas psicofísicos que determinam o seu comportamento e pensamento característico*” tornando claro que a personalidade não envolve apenas aspetos mentais ou neurais, mas um todo que remete para a unidade do indivíduo (Allport, 1966 cit in Hall et. al., 2000).

Neste sentido a personalidade envolve aspetos do temperamento e do caráter, sendo que o temperamento diz respeito a características inatas herdadas geneticamente, que persistem ao longo da vida como qualquer outro traço geneticamente herdado apesar das influências do meio, podendo sofrer algum grau de modificação social tendo em vista a adaptação ao meio. Buss e Plomin (1984) referem que o temperamento difere de outras características da personalidade pela sua presença antes dos dois anos de idade, constituindo-se como a base para o desenvolvimento dos traços de personalidade. Por outro lado o caráter apresenta uma conotação de valor considerando-se alguém como tendo bom ou mau caráter, pela forma como o seu comportamento é avaliado (Allport, 1961 cit in Hall et. al., 2000).

Para Eysenck (1981) a personalidade é uma organização mais ou menos durável do caráter - psicológico e aprendido; do temperamento - fisiológico e hereditário; da inteligência; e da dimensão física em que tal organização determina a sua adaptação única ao meio.

Rebolo e Harris (2006) referem-se à personalidade como um padrão de atitudes e comportamentos relativamente constantes e estáveis a cada indivíduo que o diferencia dos demais sendo que as diferenças não se prendem apenas com aspetos visíveis mas também com os pensamentos, os sentimentos e as crenças. Entendendo-se a personalidade como um conjunto de características únicas da pessoa que a distingue a partir de padrões consistentes de pensamentos, sentimentos e comportamentos (Trentini et. al., 2009) definindo-se pela constância da conduta na medida em que esta representa formas relativamente estáveis de sentir, pensar e agir (Bartholomeu, 2008).

Atendendo à natureza biopsicossocial do ser humano, a formação da personalidade é um processo complexo e gradual que se constrói e desenvolve influenciado pela hereditariedade, o meio ambiente, a aprendizagem e a experiência. Pode dizer-se que é um processo dinâmico e interativo. Os padrões de comportamento identificáveis ao longo do desenvolvimento sofrem alterações resultantes das interações entre os fatores biológicos e sociais pelo que a compreensão da personalidade jamais poderá menosprezar este aspeto (Hall et. al., 2000).

Citando Leontiev (2004) “...*não se nasce personalidade, chega-se a ser personalidade por meio da socialização... através da aquisição de hábitos, atitudes e formas de utilização de instrumentos. A personalidade é um produto da atividade social e suas formas poderão ser explicadas... nestes termos*”.

Assim, o ser humano nasce com um património genético que o torna singular ao nível do genótipo e do fenótipo desenvolvendo posteriormente competências pessoais e sociais pela aprendizagem e experiência de acordo com o meio onde se insere. A personalidade constrói-se influenciada por todos estes fatores estruturais e ambientais - experiências e vivências - sendo o contexto familiar, social e cultural preponderante neste processo (Eysenck & Wilson, 1976; Pratta & Santos, 2007; Munin & Suzette, 2010).

De um modo geral, as definições de personalidade não contemplam as diferenças físicas e as intelectuais, contudo, algumas teorias consideram estes aspetos como parte do todo que é este constructo (Kretschmer, 1965; Allport, 1966 cit in Hall et. al., 2000).

A teoria psicodinâmica defende que os aspetos cruciais da personalidade têm origem em conflitos e desejos inconscientes recalcados pelo que os indivíduos podem agir em virtude dessas pulsões inconscientes (Freud, 1905; cit in Gleitman et. al., 2007). É referido na literatura que Freud foi provavelmente o primeiro teórico a salientar a importância dos primeiros anos de vida como alicerces do carácter básico dos indivíduos. Segundo o mesmo todos os indivíduos passam por uma sucessão de acontecimentos desde a infância sendo a personalidade adulta resultado da forma como esses acontecimentos foram vividos e os conflitos foram resolvidos (Hall et. al., 2000).

A perspetiva cognitivo-comportamental por seu lado define a personalidade tendo em conta as diferentes formas de pensar e agir considerando que os atos e os pensamentos são produto da situação presente ou resultam de outras vividas anteriormente salientando as expectativas e as crenças como aspetos que condicionam a forma de ver o mundo, de pensar e interagir com o mesmo no fundo aspetos peculiares que caracterizam a personalidade e diferenciam os indivíduos (Gleitman et. al., 2007).

A perspetiva humanista enfatiza o papel da realização pessoal, sendo a personalidade formada a partir das interações com os outros. Assim a personalidade apresenta características muito próprias resultantes do processo de integração de vivências e experiências do próprio indivíduo no seu eu, considerando mais importante a forma como o mesmo realiza o seu potencial e o atualiza (Rogers & Wallon, 2000).

A perspetiva sociocultural apresenta-se numa tentativa de distinguir o que é universal na personalidade humana e o que é produto da cultura. Uma área particularmente dedicada a esta matéria é a antropologia cultural que estuda os modos de vida característicos das diferentes sociedades em todo o mundo. Esta tentativa de descrever um padrão de personalidade típico e comum que caracteriza determinado grupo cultural sugere que certas concepções da individualidade podem estar limitadas por uma determinada visão do mundo sociocultural (Gleitman et. al., 2007).

Algumas posições teóricas defendem que as diferenças entre culturas ao nível dos traços de personalidade, não invalidam a universalidade dos mesmos. Assim alguns traços biológicos são comuns a todos os indivíduos manifestando-se de forma diferente em consequência do ambiente sociocultural em que os mesmos se encontram (Freeman, 1983; Patience & Smith, 1986; Leontiev, 2004).

A teoria dos traços defende a necessidade de descrever e analisar os traços em que assenta a personalidade a fim de a poder definir, considerando que os traços são essencialmente consistentes no tempo e nas situações (Pervin & John, 2001). Trata-se de uma teoria frequentemente utilizada em estudos de personalidade. Esta abordagem teórica tem vindo a ser reformulada sendo Allport (1966, cit in Hall et al, 2000), Cattell (1950, cit in Hall et al, 2000; 1979) e Eysenck (1970/2006; 1971/2006) os teóricos que a representam.

O traço de personalidade é referido por Allport (1966 cit in Hall et. al., 2000) como a “*unidade básica de personalidade*”, sendo o somatório dessas unidades/traços o que caracteriza a personalidade de um determinado indivíduo. Para o mesmo autor os traços são únicos para cada pessoa, existindo em cada cultura traços comuns que fazem parte da mesma. Embora existam variações na forma como traços e comportamento se relacionam, praticamente todos os teóricos do traço defendem a existência desta relação.

Apesar de ser aquilo que diferencia o ser humano dos demais, a personalidade apresenta características - traços - que são semelhantes às dos outros indivíduos (Paim, Rossi, & Ritcher, 2008).

Os traços são pois, atributos que diferenciam desejos e sentimentos que prevalecem no indivíduo bem como o seu modo típico de os expressar, apresentando uma constância temporal e situacional (Gleitman et. al., 2007).

Inscritas na perspetiva dos traços, as teorias fatoriais da personalidade refletem uma síntese de características básicas de personalidade tendo em conta as suas principais propriedades bem como as relações entre elas (Pervin & John, 2001).

Através do método de análise fatorial e com base numa taxonomia adequada aos atributos da personalidade, alguns teóricos dos traços identificaram dimensões distintas da personalidade (Catell, 1966 cit in Hall et. al., 2000; Norman, 1963, cit in Gleitman et. al., 2007; Eysenck, 1981; Costa & McCrae, 1992).

Recorrendo a descritores de personalidade existentes na linguagem, obtidos através de entrevistas questionários e avaliações entre pares, Catell (1966 cit in Hall et. al., 2000) identificou 16 fatores a que chamou de dimensões primárias da personalidade. Atribuindo a cada uma das dimensões um par de adjetivos descrevendo os polos opostos da mesma. Partindo do pressuposto de que é possível medir os traços de personalidade e prever o seu comportamento o mesmo autor desenvolveu um inventário de personalidade o Questionário Fatorial de Personalidade (16FP-5) (Pervin & John, 2001).

Por sua vez Eysenck (1967/2006) apresentou uma teoria tendo como premissa a base biológica do traço, considerando como traços do temperamento as características que tivessem uma base biológica obtida através de métodos correlacionais e experimentais. Propõe que a personalidade possa ser definida apenas por duas dimensões: o neuroticismo e a extroversão. Mais tarde incluiu uma nova dimensão independente das duas: o psicoticismo, sendo conhecido a partir daí o seu modelo como o PEN (Psicoticismo, Extroversão e Neuroticismo), dando origem ao Eysenck Personality Questionnaire (Garcia, 2006).

Segundo o modelo, o Psicoticismo engloba características como a falta de empatia, frieza, egocentrismo, agressividade, impulsividade e comportamento antissocial; a Extroversão reúne entre outras, características como a procura de sensações, atividade, sociabilidade e vitalidade; e o Neuroticismo refere-se a ansiedade, baixa autoestima, tensão, timidez, tristeza, irracionalidade, sentimentos de culpa, entre outros (Garcia, 2006).

A este propósito algumas críticas (Digman, 1990; Digman & Inouye, 1986) referem que Eysenck subvalorizou o número de dimensões para avaliar a personalidade, e que Catell pelo contrário sobrevalorizou essas mesmas dimensões ao utilizar dezasseis factores.

Baseando-se nas pesquisas anteriores Norman (1963 cit in Gleitman et. al., 2007) identificou cinco dimensões da personalidade: extroversão, neuroticismo, amabilidade,

conscienciosidade e abertura à experiência. A sua proposta é a de que as personalidades pudessem ser descritas nos termos destas cinco dimensões.

Originalmente estes cinco fatores nada mais eram que uma classificação de traços básicos da personalidade dando esta classificação posteriormente, origem ao modelo dos Cinco Grandes Fatores da personalidade através do qual é possível classificar todos os traços da personalidade reconhecidos (McCrae, 2006).

Algumas críticas foram tecidas no que diz respeito a este modelo (Eysenck, 1993; Briggs, 1992) por ser considerado um modelo ateuórico, cuja fundamentação assenta sobretudo em dados recolhidos através de investigações quantitativas no âmbito da psicologia da personalidade. Perante as regularidades empíricas e estatísticas encontradas por alguns investigadores (John, 1990; Buss, 1991; Wiggins & Trapnell, 1996) emergiram tentativas de explicação teórica no sentido de compreender o porquê destes cinco factores, quais as bases teóricas em que assenta o modelo e a sua relevância para o estudo da personalidade.

Os seus autores (McCrae & Costa, 1996) tendo em vista o estabelecimento de critérios para a elaboração de novas teorias e comparação com as já existentes propõem “*um modelo geral de teorias da personalidade*”, o qual serviria de quadro de referência para a construção de qualquer teoria da personalidade identificando “*as categorias de variáveis que uma teoria completa de personalidade deve abarcar*” (McCrae & Costa, 1996).

Essas variáveis estruturantes não seriam mais do que os constituintes básicos da maior parte das teorias da personalidade já conhecidas, sendo definidas como: tendências básicas, adaptações características, autoconceito, biografia objetiva e influências externas (Figura 3).

As tendências básicas são referidas pelos autores como “*o material bruto e universal da personalidade*” (McCrae & Costa, 1996) que não são visíveis. Herdadas geneticamente ou originárias das primeiras experiências constituem a orientação básica e o potencial do indivíduo em qualquer etapa do ciclo de vida. Incluem-se aqui as características genéticas; as características físicas - capacidades sensorio-motoras, saúde, aptidões físicas, idade, etnia, sexo; as cognitivas - capacidades percetivas, de aprendizagem, inteligência, talentos específicos; os impulsos fisiológicos - necessidades básicas, impulsos e tendências sexuais; vulnerabilidades - tendências para determinados comportamentos; e os traços de personalidade - neuroticismo, extroversão, abertura à experiência, amabilidade e conscienciosidade e os subtraços (McCrae & Costa, 1996).

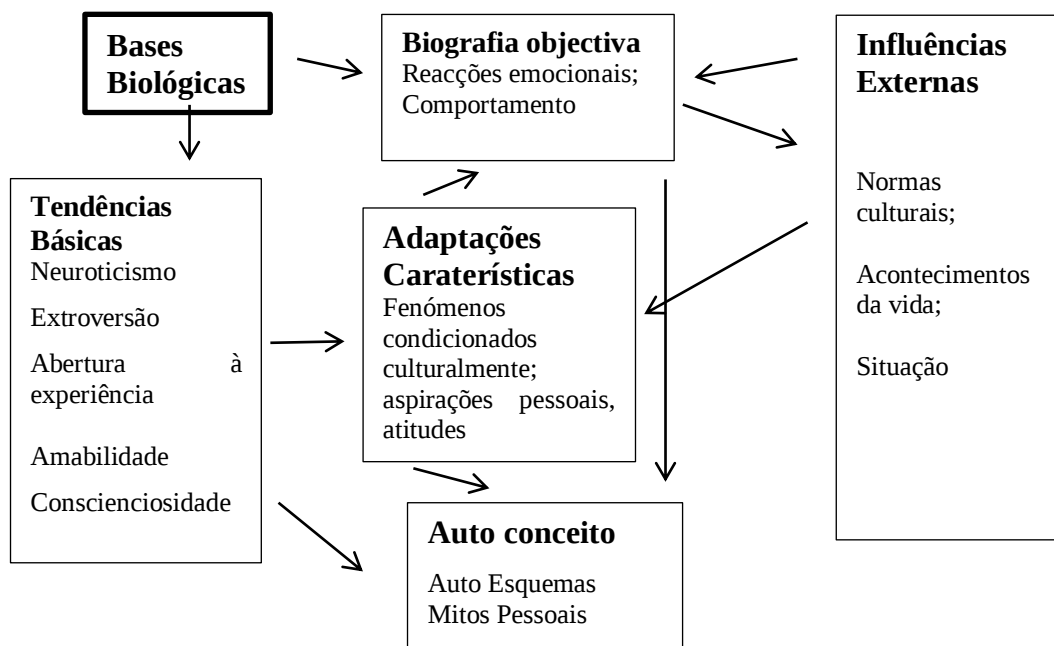


Figura 3. Esquema de McCrae e Costa (1996).

As manifestações destas tendências são o que os autores referem como adaptações características estando aqui englobados os aspetos referentes às competências adquiridas ao nível da linguagem, conhecimentos gerais, aptidões sociais e políticas, atitudes, crenças, objetivos, valores morais e religiosos, estilos, interesses pessoais e profissionais, comportamentos aprendidos como rotinas e hábitos e adaptações interpessoais. O auto conceito abarca os aspetos implícitos e explícitos sobre o *eu*, nomeadamente identidade, autoestima, história de vida, mitos, entre outros (McCrae & Costa, 1996).

No que diz respeito à biografia objetiva, os autores (McCrae & Costa, 1996) partem do princípio que ela é multideterminada na medida em que determinado comportamento resulta de todas as adaptações evocadas pela situação, dependendo também dos objetivos pessoais a longo prazo e em consonância com os traços de personalidade, encontrando-se aqui aspetos relacionados com o percurso profissional ao longo da vida, bem como aos acidentes históricos.

Relativamente às influências externas contemplam-se aqui variáveis como o relacionamento pais/filhos, a educação, socialização pelos pares assim como o macro

ambiente - cultura, subcultura, era histórica, família, grupos profissionais - e o microambiente - constrangimentos sociais, reforços, punições, oportunidades, pressão motivacional (McCrae & Costa, 1996).

Estas características inter-relacionam-se através de processos dinâmicos. São esses processos: o processamento da informação - percepção, condicionamento operante e a aprendizagem implícita; a volição - capacidade de adiar a gratificação, de fazer escolhas e planear; o coping e a defesa - recalcamento, deslocamento e pensamento positivo; a regulação das emoções - reações emocionais enfrentar ou fugir, exprimir ou inibir afetos; processos interpessoais - vinculação, criação de laços, manipulação social e jogo de papéis; e formação de identidade - descoberta de si, procura de sentido, auto consistência (McCrae & Costa, 1996).

Assim o ser humano cria e recria adaptações que expressa através de pensamentos, sentimentos e comportamentos regulados por mecanismos cognitivos, afetivos e volitivos universais porém, diferentes na medida em que estes processos dinâmicos podem ser afetados diferentemente pelas tendências básicas e pelos traços de personalidade. Por exemplo um indivíduo aberto à experiência terá tendência a procurar novas formas de estar ainda que a existente seja adequada (Lima & Simões, 2000).

Em síntese o modelo apesar de considerar que os traços da personalidade estão assentes numa base biológica, reconhece que existem adaptações psicológicas aprendidas a partir das experiências vivenciadas, servindo os traços de personalidade como um auxílio à forma como os indivíduos interpretam o ambiente e respondem ao mesmo, explicando-se assim as diferenças individuais (McCrae, 2006).

3.2.Os Cinco Grandes Fatores da Personalidade

A descoberta dos Cinco Grandes Fatores da personalidade não assenta como já foi referido em nenhuma teoria, é um facto empírico pelo que não existe nenhuma explicação teórica para este número, sendo relatado pelos seus autores que situações idênticas existem noutras ciências não constituindo este facto uma dificuldade para o modelo (McCrae & Costa, 1996).

A melhor forma de identificar as características da personalidade é utilizar descritores de traços, regra geral adjetivos, usados na linguagem natural (Briggs, 1992), estando esta

posição assente na hipótese léxica que sustenta “ *as diferenças individuais mais significativas na interação diária das pessoas estão codificadas na linguagem*” (Goldberg, 1981).

No que diz respeito a esta questão Goldberg (1981) refere que nas sociedades estudadas, os cinco fatores identificados expressam a informação que se pretende obter relativamente a alguém que não se conhece e com a qual nos teremos de relacionar, sendo essas informações agrupadas em cinco conjuntos: 1) ativo ou passivo/ dominante ou submisso; 2) agradável e sociável/ desagradável e frio; 3) responsável/negligente; 4) estável emocionalmente/ instável; 5) aberto a novas experiências/ desinteressado pelo quotidiano. Também McAdams (1992) refere que os cinco fatores identificados reportam a informações que geralmente se pretende obter relativamente a alguém que não se conhece e com o qual se terá de interagir.

Apesar de existirem algumas divergências no que diz respeito à denominação de fatores e aos traços ou características agrupadas em cada dimensão, é consensual a solução dos cinco fatores e do seu conteúdo, abrindo este modelo caminho para o desenvolvimento de instrumentos de avaliação dos fatores de personalidade (McCrae, 2006).

Um dos modelos mais utilizados para descrever a estrutura da personalidade do ponto de vista psicométrico é o modelo dos Cinco Grandes Fatores da personalidade também conhecido pelo Big Five. Trata-se de um modelo largamente referenciado em bases de dados internacionais e referido na literatura como um dos mais utilizados, (Cuperman & Ickes, 2009) apresentando-se como um modelo explicativo e preditivo da personalidade bem como das suas relações com o comportamento humano (Silva & Nakamo, 2011).

De acordo com este modelo cada traço de personalidade subdivide-se em 6 facetas que se inter-relacionam e podem ser denominadas como fatores primários do traço em análise (Garcia, 2006). As facetas representam ainda a amplitude e o alcance de cada fator oferecendo informações detalhadas que não se encontram por si só refletidas no traço (McCrae, 2006).

Independentemente do país, dos sujeitos bem como dos instrumentos utilizados, a solução dos cinco factores foi encontrada, constituindo estas evidências um critério de validação do modelo dos Cinco Grandes Fatores, bem como a validação dos traços de personalidade (Silva, Schlottfeldt, Rozenberg, Santos & Lelé, 2007).

Na formulação do Inventário de Personalidade NEO-PI-R (Costa & McCrae, 1992), assim como no Big Five Inventory (BFI; John & Matinez, 1998), os autores referem os cinco

fatores da personalidade a seguir descritos, sendo que cada um deles representa um *continuum* em cada indivíduo:

- Extroversão corresponde ao nível de sociabilidade dos indivíduos. Assim indivíduos extrovertidos são enérgicos e ativos, otimistas e afetuosos, surgindo no polo oposto a introversão que se apresenta como uma característica típica de personalidade presente em indivíduos inibidos e retraídos do ponto de vista social, sujeitos introvertidos podendo contudo, apresentar boas competências sociais;

- Neuroticismo diz respeito à instabilidade emocional, nomeadamente a ansiedade, hostilidade, depressão, impulsividade e irritabilidade. Os sujeitos que apresentam pontuações altas neste fator apresentam frequentes alterações do humor, tendendo a sofrer de distúrbios psicossomáticos reagindo de forma intensa aos mais variados estímulos. No pólo oposto isto é, indivíduos que pontuam baixo neste fator tendem a ser estáveis emocionalmente, calmos e despreocupados;

- Abertura à experiência é característica de indivíduos que manifestam um amplo interesse por um vasto leque de áreas. Imaginação, fantasia, versatilidade, ação e curiosidade são características de quem apresenta pontuações altas neste fator. No extremo oposto surgem os indivíduos mais fechados, que prezam os hábitos e rotinas, bem como valores tradicionais;

- Amabilidade é o fator que reporta a traços e comportamentos pró-sociais, Confiança, franqueza, altruísmo, modéstia, compreensão e cooperação com as necessidades dos outros (McCrae & Costa, 1996) são características de indivíduos que pontuam de forma elevada. No pólo oposto surgem sujeitos tipicamente desconfiados, centrados e preocupados com os seus próprios interesses;

- Conscienciosidade representa o aspeto moral da personalidade. Honestidade, responsabilidade, competência, organização, orientação, zelo, persistência e autodisciplina são aspetos da personalidade presentes em indivíduos que obtêm pontuações elevadas nesta dimensão. Os indivíduos que pontuam baixo são menos responsáveis e porventura negligentes (Silva et. al, 2007).

O crescente interesse pelo modelo dos Cinco Grandes Fatores na comunidade científica justifica-se pela sua grande aplicabilidade e replicabilidade em diferentes contextos. Embora desenvolvido à luz de metodologias empíricas e não de uma teoria em si como foi anteriormente referido, o modelo mostra-se capaz de explicar resultados obtidos em testes criados com base em diferentes modelos teóricos da personalidade e em contextos culturais

diferentes, tendo sido replicado em alemão, japonês, hebraico, chinês, português, entre outros (Nunes & Huntz, 2002).

Este modelo tem sido muito utilizado em estudos sobre os fatores psicológicos que contribuem para o comportamento de risco na condução, demonstrando a importância de algumas dimensões da personalidade (Arthur & Doverspike, 2001) como a procura de sensações, a agressividade e a raiva na condução (Sullman, 2006).

3.3. Personalidade e comportamento na condução

O pressuposto de que determinadas características da personalidade estariam relacionadas com comportamentos de risco na condução e o envolvimento em acidentes de viação tem conduzido ao desenvolvimento de diversas pesquisas nesta área. A par da personalidade, a inteligência, os estilos cognitivos, a motivação, a aprendizagem, a experiência e a memória, modulam o funcionamento dos processos psicológicos em atividade durante o exercício da condução (Hoffmann & Gonzáles, 2003).

Embora a personalidade não seja um elemento que por si só, possa prever a ocorrência de acidentes e as infrações no exercício da condução (Furnham & Saïpe, 1993; Ulleberg & Rundmo, 2003), a literatura internacional tem documentada a ligação entre traços de personalidade e a condução de risco (Jonah, Thiessen & Au-Yeung, 2001; Dahlen, Martin, Ragan & Kuhlman, 2005).

Traços de personalidade como a procura de sensações na condução, a ausência de normas e a agressividade estão positivamente relacionadas com o comportamento de risco na condução, o desconhecimento de regras de trânsito e as infrações aos limites de velocidade, estando o comportamento de risco associado positivamente ao envolvimento em acidentes dos quais resultaram danos materiais e humanos (Iversen & Rundmo, 2002; Zuckerman e Kuhlman, 2000).

Eysenck (1965, cit in Agra & Queiroz, 2004) aponta a extroversão como uma característica dos indivíduos que mais se envolviam em acidentes, cometiam infrações às normas e regras de trânsito, considerando-os mais distraídos e menos prudentes, conduzindo de forma mais rápida, cometendo mais erros. São indivíduos que valorizam as suas capacidades como condutores, revelando-se pouco cumpridores de limites de velocidade. Os

condutores que apresentam pontuações elevadas na dimensão extroversão praticam mais violações no exercício da condução (Lev, HersHKovitz & Yechiam, 2008).

A extroversão correlaciona-se positivamente com a prática de uma condução perigosa (Smith & Kirkham, 1981; White & Dahlen, 2001) como o uso de luzes de estrada no cruzamento com outros condutores ou transportar crianças sem fazer uso dos sistemas de retenção apropriados (Bartholomeu, 2008), o envolvimento em acidentes de viação e o uso de violência física relativamente aos outros utentes da via (Benfield et. al., 2007).

Estudando a relação entre violações, envolvimento em acidentes e a personalidade verifica-se que o neuroticismo quando associado à extroversão apresenta uma significativa correlação com o envolvimento em acidentes de viação e a mortalidade (Smith & Kirkham, 1981). Associando-se ainda ao facto de não gostar de conduzir (Matthews, Dorn & Glendon, 1991).

Alguns estudos referem que o neuroticismo se correlaciona positivamente com a prática de uma condução perigosa e agressiva (Bone & Mowen, 2006; Dahlen & White, 2006). Todavia, Booth-Kewley e Vickers (1994) encontraram associações positivas entre o neuroticismo e comportamentos de saúde, verificando menos comportamentos de risco no trânsito. O neuroticismo está relacionado com a tendência para uma excessiva preocupação com a saúde (McCrae & Costa, 1996) assim como para uma elevada perceção dos sintomas de doença, podendo assim explicar-se esta elevada suscetibilidade percebida para eventos potencialmente negativos na condução (Vollrath, Knoch & Cassano, 1999), por outro lado a depressão, a timidez e a ansiedade poderão também explicar a insegurança do condutor levando-o a adotar uma condução mais defensiva, muito embora a instabilidade emocional seja característica dos indivíduos envolvidos em acidentes (Bartholomeu, 2008).

Da relação entre a conscienciosidade e o envolvimento em acidentes evidencia-se uma correlação negativa (Graziano, 1996 cit in Bartholomeu, 2008) assim como uma associação negativa com comportamentos de risco como transitar a menos de um metro e meio de ciclistas e parar o veículo na faixa de rodagem (Bartholomeu, 2008). Os indivíduos com estas características são responsáveis, apresentando uma sensibilidade afetiva e preocupação com os seus pares o que corrobora Rozestraten (1988) acerca da relação entre a irresponsabilidade e o envolvimento em acidentes de viação.

Do estudo da relação entre a amabilidade e comportamentos de risco na condução estão descritas correlações negativas sendo a amabilidade preditora de comportamentos de

saúde o que inclui menos comportamentos de risco no trânsito (Booth-Kewley & Vickers, 1994; Bartholomeu, 2008).

Numa revisão de artigos sobre a impulsividade e o comportamento de risco na condução e o envolvimento em acidentes ocorridos entre 1966 e 2006, os investigadores verificaram a existência de associação positiva entre a impulsividade e comportamentos de risco, bem como associação positiva entre a impulsividade e as infrações na condução, sendo controversa a relação entre impulsividade e o envolvimento em acidentes de viação (Araújo, Malloy-Diniz & Rocha, 2009).

No que diz respeito aos comportamentos agressivos e de risco durante o exercício da condução eles estão associados a pontuações elevadas na dimensão abertura à experiência e a baixas pontuações na dimensão amabilidade e conscienciosidade (Benfield et. al., 2007), sendo referido que o neuroticismo, a amabilidade e a conscienciosidade são os traços que melhor predizem a agressividade na condução (Jovanovic, Lipovac, Stanojevic & Stanojevic, 2011).

Uma revisão de estudos (Zuckerman & Kuhlman, 2000; Iversen & Rundmo, 2002; Li et. al., 2005; Patil et. al., 2006) concluiu que certos traços de personalidade influenciam o comportamento na condução podendo ser fatores preditivos distais de acidentes e infrações no exercício da condução, dado que os influenciam indiretamente pela sua ação direta no comportamento individual do condutor (Santos, Boff & Konflanz, 2012).

Da relação entre fatores da personalidade e comportamentos de risco na condução, características como a hostilidade física e verbal, a tendência em assumir riscos na condução, a agressividade e a tolerância ao desvio de normas foram significativamente preditores de atitudes competitivas na condução, condução perigosa e agressiva. No que refere à relação entre as características de personalidade e as infrações dos condutores o estudo refere que as mesmas foram preditoras de um maior número de infrações na condução (Patil et. al., 2006).

Avaliadas as relações entre a personalidade e o comportamento de motociclistas envolvidos em acidentes os resultados evidenciam que características de personalidade como a tolerância, rigor, autocontrolo são preditores significativos do comportamento responsável na condução. Quanto às diferenças de personalidade entre condutores envolvidos e não envolvidos em acidentes, traços de personalidade como o autocontrolo, a serenidade, a generosidade e o otimismo foram significativamente superiores nos motoristas não envolvidos em acidentes (Li et. al., 2005).

Um estudo na Turquia (Suméria, 2003) designa as características da personalidade como fatores preditivos distais e os comportamentos de risco na condução como fatores preditivos proximais, definindo-os como preditores do envolvimento em acidentes de viação. Nesta investigação foram avaliadas características de personalidade como procura de sensações e a agressividade, comportamentos na condução e o envolvimento em acidentes utilizando uma amostra de duzentos e noventa e cinco condutores profissionais. A análise dos dados permitiu concluir que os fatores de personalidade - variáveis latentes num contexto distal- como a procura de sensações são preditoras de pelo menos um fator proximal como por exemplo o desrespeito pelos limites de velocidade. Concluiu-se com o trabalho que se os comportamentos desajustados ou de risco na condução se associam a um maior envolvimento em acidentes de viação e as características da personalidade têm influência sobre esses comportamentos, então a personalidade apresenta um efeito significativo ainda que indireto sobre o envolvimento em acidentes (Suméria, 2003).

Corroborando os resultados anteriores um estudo realizado no Chipre (Constantinou Panayiotou, Konstantinou, Loutsiou-Ladd & Kapardis, 2011) com uma amostra de trezentos e cinquenta e dois motoristas veio reforçar o facto de certas características de personalidade como a agressividade, procura de sensações na condução e a hostilidade se constituírem como fatores preditores distais do envolvimento em acidentes de viação. Para além deste aspeto foram investigados outros domínios da personalidade como a sensibilidade à punição e a sensibilidade à recompensa. Neste âmbito também estas características foram consideradas como fatores preditivos distais do envolvimento em acidentes. Assim condutores que apresentaram valores elevados de sensibilidade à punição apresentam condutas mais ajustadas na condução, por outro lado indivíduos que pontuam elevado na sensibilidade à recompensa apresentam uma maior tendência para a procura de sensações e portanto, a adotar comportamentos considerados perigosos na condução (Constantinou et. al., 2011).

Ainda no que diz respeito à procura de sensações e aos comportamentos de risco, os estudos referem a existência de uma correlação forte entre estas variáveis, nomeadamente no que diz respeito ao excesso de velocidade, especialmente nos homens e nos condutores com menos experiência, sendo considerado este traço um bom preditor (Cestac, Paran & Delhomme, 2011).

Os condutores que de forma intencional praticam uma condução para além dos limites de velocidade apresentam uma personalidade caracterizada pela procura de sensações e

novas experiências apresentando uma perceção de risco inferior aos demais condutores, sendo ainda sugerido que a procura de sensações é fator preditivo da tendência que os indivíduos apresentam para as recorrentes infrações rodoviárias (Burns & Wilde, 1995).

As pesquisas mostram que os jovens condutores pela sua inexperiência subestimam os riscos associados às mais variadas situações na condução, tendo a variável personalidade um papel importante na perceção do risco e no comportamento na condução. Salientando que características como o altruísmo, e a aversão ao risco apresentam correlações moderadas negativas com os comportamentos de risco na condução (Machin, & Sankey, 2008).

3.4. Personalidade e educação parental

Indiscutivelmente não se poderá falar de personalidade e desenvolvimento humano sem fazer referência ao papel da família. Os pais são uma fonte as maiores fontes de afeto e modelos de aprendizagem (Lubi, 2003) sendo que as práticas educativas parentais exercem influência significativa na formação da personalidade (Teixeira & Lopes, 2005).

As pesquisas já realizadas reiteram que um estilo educativo percebido como autoritário não é o mais positivo e adequado, por outro lado a permissividade representa perigos ao desenvolvimento psicológico das crianças. Tornando-se importante referir que os estilos educativos parentais não se referem somente a comportamentos de controlo, exigência e apoio englobando também aspetos relacionados com os valores que os pais consideram importantes na sua vida e na educação dos filhos (Darling & Steinberg, 1993). Estes valores têm uma profunda relação com as necessidades humanas a todos os níveis. Serão estes valores que mais tarde servirão de linha orientadora do comportamento permitindo a escolha de determinados caminhos em detrimento de outros (Teixeira & Lopes, 2005).

No que diz respeito ao estudo dos valores, Schwartz e Bilsky (1987), propõem um modelo teórico cuja estrutura transcultural agrupa os valores em dez grandes temas motivacionais. São eles: 1) o hedonismo - relacionado com a procura de prazer e gratificação; 2) a auto realização - procura de sucesso pessoal; 3) o poder social - necessidade de estatuto social prestígio e controlo; 4) autodeterminação - independência, liberdade de escolha; 5) conformidade - corresponder às expectativas sociais, controlo do comportamento; 6) benevolência - procura de bem-estar das pessoas próximas; 7) segurança - estabilidade social, integridade individual; 8) tradição - valorização e respeito de valores culturais; 9) estimulação

- importância atribuída a procura de sensações, mudança, novidades; 10) filantropia - relacionado com o interesse pelo bem-estar de todos.

Apesar da importância que os estilos ou práticas parentais possam ter para o desenvolvimento dos valores humanos não iremos aprofundar muito esta relação, na medida em estaríamos a afastar-nos da temática em investigação, contudo, é visível que determinados valores motivacionais atrás descritos estão subjacentes nas dimensões da personalidade do modelo dos Cinco Grandes Fatores da personalidade.

Para Senéchal-Machado (2002) a personalidade engloba todo um conjunto de comportamentos aprendidos ao longo da vida, constituindo reportórios funcionalmente adaptados às situações experienciadas, estando as práticas parentais ligadas diretamente ao desenvolvimento da criança e à imagem que esta tem de si, na medida em que as mesmas têm por objetivo educar e instruir. Isto significa que o reportório comportamental dos indivíduos tem o seu início desde a infância e a família representa um papel preponderante neste processo. Assim, os pais têm o papel de criar o ambiente idealmente necessário para o desenvolvimento dos seus filhos. Um relacionamento baseado numa relação segura, empática, sustentável promovendo o desenvolvimento de competências comunicacionais afetivas bem como a capacidade de refletir sobre os seus próprios desejos e desenvolver relacionamentos promove a construção da personalidade bem como o desenvolvimento de competências sociais.

A definição de competências sociais apresentada por Del Prette e Del Prette (2005) *“aplica-se às diferentes classes de comportamentos sociais do repertório de um indivíduo, que contribuem para a competência social, favorecendo um relacionamento saudável e produtivo com as demais pessoas”*. Os mesmos autores apresentaram definições para as formas de interagir socialmente considerando que as competências sociais demonstram assertividade, empatia, expressão de sentimentos positivos ou negativos de forma apropriada, civismo, entre outros. Pelo contrário a ausência de competências sociais traduz-se na fuga e evitamento de determinada situação ao que os mesmos chamam de reação passiva, existindo ainda a reação ativa que classifica a forma de interagir agressiva, irónica, negativa e autoritária (Del Prette & Del Prette, 2005).

Neste sentido poderá dizer-se que as práticas parentais positivas estarão associadas ao desenvolvimento de comportamentos pró-sociais nos filhos, podendo ser utilizadas como estratégia de orientação do comportamento dos mesmos (Reppold et. al., 2002).

Esta dimensão de socialização pelas figuras parentais seja ela um estilo ou uma estratégia influencia significativamente o desenvolvimento de competências pessoais ao nível dos traços de personalidade bem como de competências pró-sociais (Costa et. al., 2000).

Em suma salienta-se a necessidade de que as relações entre pais e filhos assentem em práticas e estratégias adequadas. Dando respostas ao como, o porquê e o para quê os jovens deverão agir em sociedade com seus pares de iguais e os demais, a fim de evitar a adoção de condutas desviantes nomeadamente no exercício da condução quando têm em mãos uma arma potencialmente perigosa: o automóvel.

Capítulo 4

Conceptualização da Investigação

Este capítulo reporta à apresentação da investigação realizada, iniciando-se com a exposição das questões, objetivos e hipóteses em estudo, bem como a apresentação da metodologia utilizada no que diz respeito à constituição da amostra, à seleção de variáveis, aos instrumentos e procedimentos estatísticos realizados.

4.1. Questões, objetivos e hipóteses de investigação

Como já foi referido a sinistralidade rodoviária apresenta-se como um problema de saúde que afeta a sociedade atual. As inúmeras campanhas de sensibilização e promoção da segurança no exercício da condução, bem como a atuação das entidades fiscalizadoras têm contribuído para uma redução do número de vítimas contudo, aquém do desejado (ANSR, 2012).

Sabe-se que os acidentes rodoviários decorrem na sua maioria da falha humana relacionada com comportamentos desajustados à prática da condução quer por imperícia, negligência ou por outros fatores (Leal, 2009; Horta et. al., 2009; Brites & Baptista, 2010) e que são os mais jovens condutores os mais representados entre as vítimas (ANSR, 2012).

Assim, enquanto se desenvolvem campanhas de prevenção rodoviária bem como ações fiscalizadoras punitivas que espelham por si a realidade existente, novas variáveis há que investigar com o objetivo de minimizar ao máximo este drama social.

A contribuição da Psicologia para esta temática insere-se no âmbito da prevenção primária e da promoção para a saúde, dando ênfase à necessidade de mudança de paradigma de intervenção.

O conceito de segurança rodoviária é colocado em causa quando surgem comportamentos de risco no trânsito, quer por desrespeito das regras e normas que regem esta atividade, quer por outros fatores que na sua grande maioria dizem respeito à ausência de valores de responsabilidade, respeito pelos outros e pela vida (Rozestraten, 1988).

As práticas parentais ajustadas promovem o desenvolvimento de competências relacionais e sociais adaptadas sendo referido na literatura que o estilo educativo parental percebido como autoritativo é fator protetor face a comportamentos de risco na saúde, englobando-se neste conceito o comportamento na condução (Ginsburg et. al., 2009; Jonhson et. al., 2011).

A personalidade surge também como uma variável a considerar no âmbito do comportamento na condução atribuindo-se a características como o neuroticismo, a abertura à experiência e à extroversão associação com comportamentos de risco na condução (Greaves & Ellison, 2011; Alchieri & Stroehrer, 2002; Dahlen et. al., 2005; Schwebel et. al., 2006) sendo considerada a personalidade como um fator preditor distal do envolvimento em acidentes de viação (Suméria, 2003; Cestac et. al., 2011).

Uma maior exposição à prática da condução referida na linguagem comum como a experiência na condução, considerada como um fator de desenvolvimento de capacidades de previsão e antecipação bem como de automatismos psicomotores, é descrita pela literatura como estando associada a mais erros e violações na condução (Aberg & Rimmo, 1998; Blockey & Hartley, 1995; Reason et. al., 1990; Winter & Dodou, 2010).

É assim objetivo desta investigação compreender a relação entre o comportamento na condução, os estilos educativos parentais e a personalidade em jovens condutores. Paralelamente pretende-se avaliar as diferenças entre a frequência com que se conduz e o comportamento na condução contribuindo para as respostas às seguintes questões:

Estilos parentais autoritativos promovem a adoção de comportamentos mais seguros na condução?

Quais os traços de personalidade que se relacionam positivamente com comportamentos de risco na condução?

A maior frequência no exercício da condução contribui para a prática de uma condução mais segura?

Os comportamentos de risco na condução estão associados ao envolvimento em acidentes com culpa?

Tendo em conta a problemática em estudo e assente na revisão da literatura espera-se que indivíduos que percecionam os estilos educativos parentais como autoritativos adotem comportamentos mais seguros no exercício da condução ou seja menos erros de falta de atenção, lapsos, violações, violações não intencionais e procura de sensações, formulando-se assim a primeira hipótese de investigação:

- H1 - o estilo parental autoritativo está negativamente associado ao comportamento de risco na condução.

É esperado que características da personalidade como o neuroticismo, a abertura à experiência e a extroversão estejam associados a comportamentos de risco na condução, isto é

mais erros de falta de atenção, lapsos, violações, violações não intencionais e procura de sensações, formulando-se assim a segunda hipótese de investigação:

- H2 - o neuroticismo, a abertura à experiência e a extroversão estão positivamente relacionadas com o comportamento de risco na condução.

4.2. Método

Dado que se pretende estudar a relação entre estilos educativos parentais, o comportamento no exercício da condução e personalidade em jovens condutores, a investigação é transversal uma vez que os dados são recolhidos num único momento (Shaughnessy, Zechmeister & Zechmeister, 2012) através do protocolo de investigação desenvolvido para o efeito (Anexo1). Trata-se de um estudo comparativo entre estilos parentais e correlacional cujo objetivo é perceber se existe relação ou associação entre as variáveis em estudo.

4.2.1. Constituição da Amostra

A amostra de conveniência constituiu-se por jovens condutores, estudantes do ensino superior de diversas universidades de Lisboa e diferentes cursos, com idades compreendidas entre os 18 e os 24 anos, tendo sido definido como critério de inclusão a titularidade de habilitação legal para conduzir.

4.2.2. Participantes

Participaram na investigação 302 sujeitos, sendo 132 do sexo masculino com média de idades de 21.14 (DP= 1.66) e 170 do sexo feminino com média de idades de 20.99 (DP= 1.55).

Em relação ao ano de curso os indivíduos do sexo masculino apresentaram uma média de 2.67 (DP =.98) e os indivíduos do sexo feminino uma média de 2.61 (DP=.99). Não se evidenciaram diferenças estatisticamente significativas entre os sexos para as estas duas variáveis.

No que respeita à distribuição dos participantes pelos diferentes cursos verificou-se que em Medicina 69.4% dos estudantes eram sexo feminino, em Engenharia Mecânica 94.8%

do sexo masculino, 77.3% dos estudantes de Engenharia Química e Biológica eram mulheres, em Ciências Farmacêuticas 52.2% dos estudantes eram do sexo masculino e no que respeita aos outros cursos 63.4% eram do sexo feminino.

Encontram-se estes dados de forma sintetizada na Tabela 1.

Tabela 1. Características Demográficas da Amostra

	Sexo				t
	Masculino		Feminino		
	(N = 132)		(N = 170)		
	Média	DP	Media	DP	
Idade	21.14	1.66	20.99	1.55	.799
Ano de curso	2.67	.98	2.61	.99	.600
	N	%	N	%	χ^2
Curso					81.172**
Medicina	37	30.6	84	69.4	
Eng. Mecânica	55	94.8	3	5.2	
Eng.Química Biológica	23	26.7	63	73.3	
Ciências Farmacêuticas	12	52.2	11	47.8	
Outros	5	35.7	9	64.3	

4.2.3. Instrumentos

O protocolo de investigação (Anexo1) é constituído por:

- **Questionário de Dados demográficos** desenvolvido para o efeito permitindo a recolha de dados relativos à idade, sexo, ano de curso universitário, bem como à habilitação legal para conduzir, categoria de veículos, número de quilómetros e envolvimento em acidentes;
- **Questionário de Percepção de Estilos Parentais** - Parental Authority Questionnaire (PAQ; Buri, J. (1991) ; versão traduzida por Boeckel & Sarriera, 2005).

O PAQ procura avaliar os conceitos de Baumrind referentes aos estilos educativos parentais: autoritário, autoritativo e permissivo (Buri, 1991).

O questionário é composto por 30 itens referentes às estratégias educacionais utilizadas pelos pais durante a infância dos seus filhos que se agrupam em três subescalas, cada uma delas com 10 itens, sendo que cada uma das escalas se refere aos três diferentes estilos parentais: autoritário (itens 2,3,7,9,12,16,18,25,26,29), autoritativo (itens 4,5,8,11,15,20,22,23,27,30) e permissivo (1,6,10,13,14,17,19,21,24,28). As respostas são dadas com base numa escala de Likert de 5 pontos (desde 1 = “Discordo Totalmente” a 5 = “Concordo Totalmente”). A amplitude dos resultados varia entre 10 e 50 em cada uma das subescalas. Pontuações mais elevadas significam a prevalência do estilo parental medido pela subescala.

No estudo de Buri (1991), o instrumento foi aplicado com o objetivo de avaliar o estilo parental da mãe e o estilo parental do pai, ambos com as mesmas questões.

Boeckel e Sarriera (2005) utilizaram o instrumento no que respeita ao estilo parental exercido pelos pais como um todo. É também desta forma que o PAQ será utilizado no presente trabalho.

A análise de consistência interna, utilizando o teste de alfa de Cronbach apresentou um coeficiente de 0.74 para o estilo permissivo, 0.85 para o estilo autoritário e 0.88 para o autorizante, sendo estes valores de fidelidade satisfatórios (Boeckel & Sarriera, 2005).

No que diz respeito à validade, os resultados demonstram correlações existentes entre os três fatores, estando o fator 1 estilo parental autoritativo inversamente correlacionado com o fator 3 estilo parental autoritário ($r = -0,588$ $p < 0,01$). Relativamente ao fator 2 estilo parental permissivo não apresentou correlação significativa com os outros fatores, representando a independência do mesmo (Boeckel & Sarriera, 2005);

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

O DBQ avalia o comportamento de risco na condução. Na versão original (Reason et al., 1990) é constituído por 50 itens que se agrupam em 3 dimensões: (1) Lapsos na Condução (comportamentos irrefletidos com consequências para o condutor mas não para os outros); (2) Erros na Condução (erros não propositados no exercício da condução segura e que podem

trazer consequências para os outros condutores) e (3) Violações na Condução (comportamentos deliberados que violam a prática de uma condução segura). Numa versão mais recente (Lajunen, Parker & Summala, 2004) avalia os erros, os lapsos e as violações no comportamento de condução.

As aplicações do DBQ têm sido utilizadas em variados estudos nos diversos países em diversas temáticas como diferenças de idade e comportamento na condução, transmissão geracional do comportamento de condução, acidentes rodoviários e outros (Freeman et al., 2007).

A versão utilizada neste trabalho de investigação foi adaptada e traduzida para a população portuguesa por Brites e colaboradores (2006). É constituída por 27 itens que se agrupam em cinco fatores: Violações Não Intencionais (15, 16, 19, 20, 21, 23), Violações (3, 6, 12, 14, 18, 22) Erros de Falta de Atenção (7, 8, 9, 10, 11, 17), Procura de Sensações (24, 25, 26, 27) e Lapsos (1, 2, 4, 5, 13). Apresentado numa escala tipo Likert de 5 pontos que varia entre o 0 (“nunca”) e 5 (“sempre”). A amplitude dos resultados varia entre 0 e 135 pontos, sendo que as pontuações mais elevadas correspondem a uma média superior nas dimensões avaliadas.

A consistência interna analisada a partir do Alfa de *Cronbach*, evidenciou resultados de 0.83 para o total da escala, tendo as dimensões obtido os valores: 0.71 (Violações Não Intencionais), 0.69 (Violações), 0.70 (Erros de Falta de Atenção), 0.74 (Procura de Sensações) e 0.50 (Lapsos). Apesar de nem todas as dimensões apresentarem valores de psicometria adequados a estrutura fatorial da versão portuguesa do DBQ foi validada (Brites et. al., 2006).

Para o estudo da validade foi efetuado uma correlação entre as variáveis em estudo, tendo sido demonstrado que as dimensões estão associadas entre si (Brites et. al., 2006).

- **Inventário de Personalidade** - Big Five Inventory (BFI; Benet-Martinez & John, 1998).

É uma medida de auto avaliação da personalidade composta por 44 itens que se agrupam em cinco dimensões: extroversão, conscienciosidade, neuroticismo, amabilidade e abertura à experiência, cujas respostas são dadas por uma escala tipo Likert de 5 pontos que varia entre 1 “discordo fortemente” e 5 “concordo fortemente”.

A dimensão extroversão é constituída por 8 itens (1, 6, 11, 16, 21, 26, 31 e 36), cuja amplitude varia entre o mínimo de 8 e máximo de 40, sendo que os valores mais baixos

correspondem indivíduos com características de introversão e valores mais elevados correspondem a sujeitos extrovertidos. A conscienciosidade é constituída, por 9 itens (3, 8, 13, 18, 23, 28, 33, 38 e 43), sendo o valor mínimo 9 que se traduz por comportamentos irresponsáveis e o valor máximo 45 que se traduz por comportamentos com elevado nível de conscienciosidade e responsabilidade. O neuroticismo é constituído por 8 itens (4, 9, 14, 19, 24, 29, 34 e 39), esta dimensão tem como valor mínimo 8 que traduz estabilidade emocional, e como valor máximo 40 que traduz presença de neuroticismo ou instabilidade emocional. A abertura à experiência, constituída por 10 itens (5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 41 e 44), cujo valor mínimo de 10 representa indivíduos convencionais e conservadores e o valor máximo 50 representa indivíduos curiosos, imaginativos e criativos. A amabilidade constituída por 9 itens (2, 7, 12, 17, 22, 27, 32, 37 e 42), apresenta o valor mínimo de 9 representando indivíduos tendencialmente desconfiados, centrados em si e nos seus próprios interesses e um valor máximo de 45 que representa indivíduos amáveis, cordiais e socialmente competentes.

As pontuações mais elevadas referem-se a traços de personalidade dominantes e significativos.

Quanto às qualidades psicométricas em termos da sua fidelidade apresenta relativamente à sua consistência interna um alfa de Cronbach de 0.83. No que diz respeito à fidelidade das escalas apresenta um valor de 0.88 para a extroversão; 0.82 para a conscienciosidade; 0.84 para o neuroticismo; 0.81 para a abertura à experiência e 0.79 para a amabilidade.

Não foram encontrados dados disponíveis relativamente à validade do instrumento.

4.2.4. Procedimento

Numa primeira fase foram estabelecidos contactos através de correio eletrónico com os responsáveis dos departamentos de diferentes cursos e universidades da área metropolitana de Lisboa, onde foi apresentado o projeto de investigação e solicitada autorização para a recolha de dados.

Deferido o pedido procedeu-se à recolha de dados através da aplicação do protocolo de investigação (Anexo1) em contexto de sala de aula durante os meses de Fevereiro e Março de 2013. Os protocolos foram preenchidos individualmente durante aproximadamente 15 minutos, tendo sido respeitados os princípios do consentimento informado.

Após uma análise cuidada dos protocolos foram excluídos os que não estavam em conformidade. Posteriormente foi criada uma base de dados informatizada e realizado o tratamento estatístico da informação recolhida através da IBM Statistical Package for Social Sciences Versão 21 (SPSS 21).

O procedimento estatístico realizado teve como primeiro objetivo caraterizar a amostra procedendo-se ao cálculo de frequências absolutas e percentuais bem como médias e desvio padrão. Foram ainda utilizados o teste t de student para a comparação de médias, o teste do Qui – quadrado para a observação da distribuição entre as diferentes categorias e a matriz de correlação de Pearson para o estudo da associação entre as variáveis.

Capítulo 5

Apresentação dos Resultados

Neste capítulo apresentam-se os resultados obtidos a partir da informação recolhida pelo protocolo de investigação relativamente ao exercício da condução: habilitação legal, anos de carta de condução, frequência de condução, tipo de veículo que conduz e envolvimento em acidentes; às variáveis psicológicas em estudo: estilo educativo parental, comportamento na condução e personalidade; às diferenças entre os participantes e as variáveis em estudo, bem como as correlações entre as mesmas.

5.1. Resultados relativos ao exercício da condução

Foram avaliados os dados relativos ao exercício da condução, tendo-se verificado que os sujeitos do sexo masculino e feminino não diferiram no que respeita aos anos de carta de condução e ao tipo de veículo que conduz. Verificaram-se distribuições significativamente diferentes no que respeita à habilitação legal ($\chi^2(2) = 7.579$; $p=.23$), existindo maior percentagem de homens com habilitação legal de motociclos (66.7%) e de ligeiros e motociclos (63.9%), sendo que na habilitação legal de ligeiros se verificaram mais mulheres (59.3%). (Tabela 2).

Tabela 2. Habilitação Legal e Veículo que conduz.

	Sexo				t
	Masculino (N = 132)		Feminino (N = 170)		
	Média	DP	Media	DP	
Anos Carta Condução	2.76	1.61	2.42	1.44	1.933
	N	%	N	%	χ^2
Habilitação Legal					7.579**
Ligeiros	107	40.7	156	59.3	
Motociclos	2	66.7	1	33.3	
Ligeiros e Motociclos	23	63.9	13	36.1	
Tipo Veículo Conduz					8.960
Ligeiro Passageiros	107	41.0	154	59.0	
Ligeiros Mercadorias	7	53.8	6	46.2	
Motociclo	2	100.0	0	0.0	
Lig.Passag. e Motociclo	9	52.9	8	47.1	
Lig.Merc. e Motociclo	6	75.0	2	25.0	
Lig.Passag.Merc.e Moto.	1	100.0	0	0.0	

** $p \leq .01$

Verificaram-se ainda, distribuições significativamente diferentes no que diz respeito à frequência com que conduz ($\chi^2(1) = 8.083$; $p=.004$), observando-se uma distribuição equitativa nos participantes que conduzem regularmente e maior frequência de mulheres em relação à condução ocasional. Não se verificando diferenças entre sexos no que se refere ao envolvimento em acidentes sem culpa e envolvimento em acidentes com culpa (Tabela 3).

Tabela 3. Frequência na Condução e Envolvimento em acidentes.

	Sexo				
	Masculino		Feminino		χ^2
	(N = 132)		(N = 170)		
	N	%	N	%	
Conduz com que frequência					8.083**
Ocasionalmente	39	33.3	78	66.7	
Regularmente	92	50.0	92	50.0	
Acidentes sem culpa					.455
Sim	25	48.1	27	51.9	
Não	107	43.0	142	57.0	
Acidentes com culpa					1.714
Sim	16	55.2	13	44.8	
Não	116	42.5	157	57.5	

** $p \leq .01$

5.2. Diferenças entre sexos face às variáveis psicológicas

Os participantes do sexo feminino e masculino foram comparados em relação às variáveis psicológicas em estudo, conforme apresentado na tabela 4.

Verificaram-se médias significativamente diferentes ao nível do estilo autoritário ($t(289) = 3.059$; $p = .002$), permissivo ($t(298) = 2.892$; $p=.004$), violações ($t(299) = 3.998$; $p=.000$), conscienciosidade ($t(288) = - 2.010$; $p = .045$) e neuroticismo ($t(293) = - 3.928$; $p=.000$).

No estilo autoritário, permissivo e nas violações os participantes do sexo masculino apresentaram uma média superior. No que respeita à conscienciosidade e neuroticismo verifica-se que os indivíduos do sexo feminino apresentam valores médios superiores.

Tabela 4. Diferença de médias entre sexos para as variáveis psicológicas.

	Sexo				t
	Masculino		Feminino		
	(N = 132)		(N = 170)		
	Média	DP	Media	DP	
Autoritário	29.95	5.24	27.84	6.59	3.059**
Autoritativo	37.95	5.41	38.01	6.66	-.092
Permissivo	22.56	4.31	20.99	4.88	2.892**
Violação não intencional	4.01	3.20	3.95	2.98	.155
Violações	8.42	4.80	6.40	4.14	3.918**
Erros falta de atenção	5.80	3.69	6.65	3.99	-1.882
Procura de Sensações	1.19	2.14	.57	1.72	2.691
Lapsos	2.25	2.18	1.90	1.80	1.517
Extroversão	25.93	5.21	27.05	5.50	-1.783
Conscienciosidade	30.03	5.04	31.15	4.42	-2.010*
Neuroticismo	22.44	4.77	24.84	5.50	-3.928**
Abertura à experiencia	36.48	5.29	35.32	5.37	1.847
Amabilidade	33.52	4.82	33.60	4.61	-.154

Nota: * $p \leq .05$; ** $p \leq .01$

5.3. Habilitação legal e variáveis psicológicas

Compararam-se os sujeitos em função da sua habilitação legal para as variáveis psicológicas em estudo (Tabela 5).

Verificaram-se médias significativamente diferentes ao nível da violação não intencional ($t(296) = 2.189$; $p = .029$), violações ($t(44) = 3.355$; $p = .002$), procura de sensações ($t(43) = 2.324$; $p = .025$) e lapsos ($t(40) = 2.375$; $p = .022$), tendo os participantes com habilitação legal de ligeiros e motociclos apresentado valores médios superiores.

Tabela 5. Diferença de médias em função da habilitação legal para as variáveis psicológicas.

	Habilitação legal				
	Ligeiros e motociclos (N = 39)		Ligeiros (N = 263)		t
	Média	DP	Media	DP	
Autoritário	29.08	6.38	28.72	6.09	.340
Autoritativo	37.56	6.50	38.05	6.09	-.457
Permissivo	22.42	4.92	21.57	4.67	1.045
Violação não intencional	4.97	3.26	3.83	3.02	2.189*
Violações	10.03	5.64	6.87	4.22	3.355**
Erros falta de atenção	7.03	4.51	6.16	3.77	1.294
Procura de Sensações	1.74	2.70	.71	1.77	2.324*
Lapsos	3.05	2.84	1.92	1.78	2.375*
Extroversão	27.14	5.62	26.48	5.38	.687
Conscienciosidade	30.54	5.04	30.69	4.68	-.185
Neuroticismo	24.32	5.50	23.71	5.30	.652
Abertura à experiência	36.90	5.13	35.67	5.38	1.336
Amabilidade	33.36	5.39	33.59	4.60	-.276

Nota: * $p \leq .05$; ** $p \leq .01$

5.4. Frequência de condução e variáveis psicológicas

Foi realizado o estudo em função da frequência do exercício da condução relativamente às variáveis psicológicas (Tabela 6), sendo verificadas médias significativamente diferentes ao nível das violações ($t(277) = -6.939$; $p = .000$), lapsos ($t(295) = -3.020$; $p = .003$) e conscienciosidade ($t(206) = -2.046$; $p = .042$), sendo os participantes que conduzem regularmente os que apresentaram valores médios superiores.

Tabela 6. Diferença de médias em função da frequência de condução para as variáveis psicológicas.

	Conduz com que frequência				t
	Ocasionalmente (N = 117)		Regularmente (N = 184)		
	Média	DP	Media	DP	
Autoritário	29.11	6.35	28.51	5.98	.815
Autoritativo	37.38	6.29	38.38	6.04	-1.378
Permissivo	21.68	4.52	21.63	4.81	.085
Violação não intencional	3.54	3.20	4.25	2.98	-1.936
Violações	5.23	3.79	8.60	4.52	-6.939**
Erros falta de atenção	6.00	4.49	6.45	3.45	-.928
Procura de Sensações	.72	1.74	.92	2.06	-.905
Lapsos	1.63	2.16	2.33	1.80	-3.020**
Extroversão	25.96	5.86	26.94	5.07	-1.526
Conscienciosidade	29.93	5.15	31.13	4.40	-2.046*
Neuroticismo	24.12	5.59	23.60	5.16	.802
Abertura à experiencia	35.27	5.38	36.20	5.33	-1.433
Amabilidade	33.45	5.12	33.63	4.44	-.318

* $p \leq .05$; ** $p \leq .01$

5.5. Envolvimento em acidentes com culpa e variáveis psicológicas

Comparados os participantes em função do seu envolvimento em acidentes com culpa para as variáveis psicológicas em estudo (Tabela 7), verificaram-se diferenças estatisticamente significativas relativamente às violações não intencionais ($t(296) = 2.943$; $p = .004$), violações ($t(299) = 4.611$; $p = .000$) e Lapsos ($t(296) = 2.226$; $p = .027$), tendo-se verificado valores médios superiores para os participantes envolvidos em acidentes com culpa.

Tabela 7. Diferença de médias em função do envolvimento em acidentes com culpa para as variáveis psicológicas.

	Envolvido em Acidentes com culpa				
	Sim		Não		
	(N = 29)		(N = 273)		
	Média	DP	Media	DP	t
Autoritário	28.96	5.98	28.74	6.14	.177
Autoritativo	37.66	5.21	38.02	6.24	-.302
Permissivo	22.14	4.93	21.63	4.68	.551
Violação não intencional	5.55	3.24	3.81	3.01	2.943**
Violações	10.86	4.83	6.90	4.35	4.611**
Erros falta de atenção	7.52	3.78	6.14	3.87	1.819
Procura de Sensações	1.28	2.36	.78	1.89	1.264
Lapsos	2.83	1.98	1.97	1.96	2.226*
Extroversão	25.14	4.08	26.71	5.50	-1.866
Conscienciosidade	30.57	4.14	30.68	4.79	-.115
Neuroticismo	25.31	5.06	23.62	5.33	1.625
Abertura à experiencia	36.08	4.36	35.81	5.45	.243
Amabilidade	33.41	4.06	33.58	4.77	-.181

Nota: * $p \leq .05$; ** $p \leq .01$

5.6. Correlações entre as variáveis em estudo

Com o objetivo de estudar a associação entre as variáveis foram efetuadas matrizes de correlação entre as mesmas, das quais se descrevem as que apresentam valores estatisticamente significativos ($p \leq .05$).

5.6.1. Comportamento na condução e estilos parentais

A relação entre o comportamento na condução e os estilos educativos parentais (Tabela 8) revelou associações entre o estilo parental autoritário e a violação não intencional

($r = .145$; $p = .014$) com as violações ($r = .170$; $p = .004$) e com os erros de falta de atenção ($r = .138$; $p = .019$).

Verificou-se ainda associação entre o estilo parental permissivo e a procura de sensações ($r = .149$; $p = .010$).

Tabela 8. Correlação entre comportamento na condução e estilos parentais.

	Violação não intencional	Violações	Erros falta de Atenção	Procura de Sensações	Lapsos
Autoritário	.145*	.170**	.138*	.105	.054
Autoritativo	-.039	-.040	-.068	-.029	-.075
Permissivo	.073	.057	.069	.149**	.096

Nota: * $p \leq .05$; ** $p \leq .01$

5.6.2. Personalidade e estilos educativos parentais

Do estudo da relação entre a personalidade e os estilos educativos parentais (Tabela 9) verificou-se associação entre o estilo parental autoritativo e a extroversão ($r = .120$; $p = .040$), a abertura à experiência ($r = .163$; $p = .006$) e com a amabilidade ($r = .257$; $p = .000$).

Verificou-se ainda associação negativa entre o estilo parental permissivo e o neuroticismo ($r = -.122$; $p = .037$).

Tabela 9. Correlação entre personalidade e estilos educativos parentais.

	Extroversão	Conscienciosidade	Neuroticismo	Abertura à experiência	Amabilidade
Autoritário	-.006	-.008	-.007	.093	-.093
Autoritativo	.120*	.111	-.065	.163**	.257**
Permissivo	.018	-.081	-.122*	-.024	.037

Nota: * $p \leq .05$; ** $p \leq .01$

5.6.3. Personalidade e Comportamento na condução

No que diz respeito ao estudo da relação entre a personalidade e o comportamento na condução (Tabela 10) verificaram-se associações entre a extroversão e as violações ($r = .134$; $p = .022$), o neuroticismo e erros de falta de atenção ($r = .118$; $p = .044$), bem como associação entre a abertura à experiência e erros de falta de atenção ($r = .194$; $p = .001$). Encontrando-se ainda associação negativa entre a conscienciosidade e a violação não intencional ($r = -.127$; $p = .032$).

Tabela 10. Correlação entre personalidade e comportamento na condução.

	Violação não intencional	Violações	Erros falta de Atenção	Procura de Sensações	Lapsos
Extroversão	.003	.134*	.046	.012	.057
Conscienciosidade	-.127*	-.089	-.100	-.085	-.075
Neuroticismo	.044	-.090	.118*	-.069	.048
Abertura à experiencia	.006	.076	.194**	-.018	-.015
Amabilidade	-.070	-.034	.014	-.087	-.066

Nota: * $p \leq .05$; ** $p \leq .01$

Capítulo 6

Discussão dos Resultados

Após a apresentação dos resultados obtidos, é propósito deste capítulo proceder à discussão dos mesmos. Serão analisados os resultados obtidos da análise comparativa dos sujeitos face às variáveis demográficas e psicológicas em estudo e, interpretados os mais significativos à luz da moldura conceptual em que assenta a presente investigação, os objectivos, as hipóteses enunciadas e os resultados de outras investigações nesta área.

Serão ainda referidas as limitações observadas no decurso da investigação, bem como apresentadas sugestões para investigações futuras.

6.1. Análise e discussão dos resultados

A análise comparativa dos participantes no que respeita ao exercício da condução revelou a não existência de diferenças significativas entre os sujeitos no que se refere ao número de anos de carta de condução, ao tipo de veículo que conduz, bem como ao seu envolvimento em acidentes com e sem culpa. Existindo diferenças significativas no que respeita à habilitação legal para conduzir, sendo que a habilitação legal para conduzir motociclos - categoria A - e ligeiros e motociclos - categoria B e A - é superior nos homens. Verificaram-se médias superiores nos participantes femininos relativamente à habilitação legal para a condução de veículos ligeiros - só categoria B.

Relativamente à frequência com que conduz, as mulheres apresentam uma maior frequência na condução ocasional, não existindo diferenças significativas entre os participantes no que se refere ao conduzir regularmente.

Quanto à habilitação legal para conduzir e ao comportamento na condução constata-se a existência de diferenças significativas ao nível das violações não intencionais, violações, procura de sensações e lapsos, sendo os participantes com habilitação legal de ligeiros e motociclos quem apresenta valores médios superiores. Os resultados demonstram que estes participantes são maioritariamente do sexo masculino o que poderá ter alguma relação com os resultados obtidos.

Antes de prosseguir na interpretação dos restantes resultados importa recapitular que o objetivo desta investigação é compreender a relação entre o comportamento na condução os estilos parentais percebidos e a personalidade em jovens condutores. Simultaneamente avaliaram-se entre outras, as diferenças entre a frequência com que se conduz e o comportamento na condução contribuindo para as respostas às questões inicialmente

formuladas que irão sendo referidas ao longo da discussão. No que respeita às hipóteses iniciais, estas serão reportadas oportunamente mostrando se as mesmas se confirmam ou infirmam.

Assim, da análise comparativa dos sujeitos face às variáveis psicológicas em estudo, verificam-se valores médios significativamente diferentes ao nível da perceção do estilo parental autoritário e permissivo, apresentando os indivíduos do sexo masculino valores médios superiores nestas categorias. Segundo a literatura no que respeita a diferenças entre géneros para a perceção de estilos parentais, é referida a não existência de diferenças (Moreira, 2008; Meeus et. al., 2005) embora de um modo geral seja salientado que no que diz respeito a esta questão os dados não são conclusivos (Ducharme et. al., 2006).

Das diferenças entre sexos no que diz respeito às violações, apresentam os participantes do sexo masculino, valores médios superiores. Estes resultados corroboram a literatura no que se refere à existência de diferenças de comportamento entre género na condução, sendo referido em alguns estudos que os homens independentemente da idade pontuam mais violações que as mulheres (Reason, 1990; Kontogiannis & cols., 2002; Yinon & Levian, 1988). Um estudo em Portugal (Brites et. al., 2006) refere também, que os condutores do sexo masculino apresentam mais violações ao código da estrada, bem como erros de falta de atenção e uma maior procura de sensações em comparação com os condutores femininos. Sendo ainda referido noutro estudo (Veiga, Pascali & Silva, 2009) que os homens cometem mais erros e violações e as mulheres mais lapsos no exercício da condução, não se verificando na presente investigação diferenças estatisticamente significativas entre géneros no que diz respeito aos erros e aos lapsos.

É referido na literatura que quanto maior a exposição à prática da condução mais os condutores tendem a violar as regras de trânsito (Aberg & Rimmo, 1998; Blockley & Hartley, 1995; Reason et. al., 1990) assim se verifica no presente estudo, os participantes que conduzem regularmente apresentam valores médios significativamente superiores ao nível das violações e dos lapsos comparados aos que conduzem ocasionalmente, dando resposta negativa a uma das questões inicialmente colocada sobre a frequência da condução e a prática de uma condução mais segura isto é com menos erros, lapsos e violações. Estes resultados corroboram ainda um estudo recente que refere que os erros e violações estão positivamente relacionados com a exposição ao exercício da condução (Winter & Dodou, 2010).

Da comparação dos participantes em função do seu envolvimento em acidentes com culpa para as variáveis psicológicas em estudo verificam-se diferenças estatisticamente significativas relativamente às violações não intencionais, violações e lapsos, observando-se valores médios superiores para os participantes envolvidos em acidentes com culpa, respondendo de forma positiva a outra questão inicialmente formulada quanto ao comportamento de risco na condução estar associado ao envolvimento em acidentes. Estes resultados vão de encontro aos resultados de uma meta análise do DBQ, que concluiu que os erros e as violações na condução estão positivamente associados ao envolvimento em acidentes (Winter & Dodou, 2010).

Embora não se considerem os lapsos como estando associados ao envolvimento em acidentes (Mesken, Lajunen & Summala, 2002), num recente estudo com jovens condutores envolvidos em acidentes, obtiveram-se pontuações altas em quase todos os itens de violações, erros e lapsos comparativamente com os outros grupos (Bener et. al., 2013).

A investigação mostra ainda que as violações estão associadas positivamente ao envolvimento em acidentes com culpa e sem culpa (Ozkan, 2006; Parker, McDonald, Rabbitt & Sutcliffe, 2000), sendo considerados os erros e as violações como os principais determinantes dos comportamentos desajustados no exercício da condução (Kontogiannis et. al., 2002; Bakiri et. al., 2013).

Da análise comparativa dos sujeitos face à personalidade os resultados revelam diferenças significativas ao nível do neuroticismo e da conscienciosidade, apresentando os indivíduos do sexo feminino valores médios superiores. Relativamente ao neuroticismo os resultados corroboram um estudo realizado em trinta e sete países em que, apesar de não existirem diferenças significativas, em todos os países as mulheres apresentaram médias superiores de neuroticismo (Lynn & Martin, 1997). Verificaram-se resultados idênticos num estudo conduzido em território nacional por Barros (2002) cujos participantes do sexo feminino apresentaram valores médios superiores de neuroticismo quando comparados com os participantes do sexo masculino.

Quando comparados os participantes em função da frequência de condução e a personalidade os resultados revelam diferenças médias significativas ao nível da conscienciosidade apresentando valores médios superiores os sujeitos que conduzem regularmente.

Os resultados obtidos das correlações entre o comportamento na condução e os estilos educativos parentais revelam a existência de associação positiva e significativa entre o estilo parental autoritário, as violações e as violações não intencionais assim como com os erros de falta de atenção. Existindo ainda associação positiva e significativa entre o estilo parental permissivo e a procura de sensações. Estes resultados corroboram a literatura no que refere ao facto de estilos parentais percebidos como negligentes, autoritários ou permissivos estarem associados positivamente a maiores índices de exposição a risco na condução (Panichi, 2005).

No que respeita à relação entre o estilo parental autoritativo e o comportamento de risco na condução, não se constata a existência de associação significativa entre o mesmo e qualquer uma destas dimensões constitutivas do comportamento de risco na condução, infirmando-se a primeira hipótese de investigação H1 - o estilo parental autoritativo está negativamente associado ao comportamento de risco na condução.

Muito embora os resultados obtidos não sejam estatisticamente significativos e não permitam confirmar a hipótese inicialmente formulada observa-se que os jovens condutores que percecionam os pais como autoritários se associam positivamente a comportamentos de violação e violação não intencional e erros de falta de atenção, estando a procura de sensações associada positivamente aos que percecionam os pais como permissivos, evidenciando-se assim a mais-valia do estilo autoritativo face ao comportamento de risco na condução.

Assim, a não existência de associações entre o estilo autoritativo e o comportamento de risco, o que não aconteceu com o estilo permissivo e o autoritário, permite-nos pensar que aquele - autoritativo - é de alguma forma protetor face ao comportamento de risco na condução.

Também outros autores (Panichi, 2005; Ginsburg et. al., 2009) referem que a percepção de um estilo parental autoritativo promove a adoção de comportamentos mais seguros no exercício prático da condução considerando-o como o mais vantajoso, comparativamente aos restantes estilos educativos parentais. Associado a resultados positivos no desenvolvimento dos filhos, o estilo autoritativo é descrito como promotor de maior maturidade, conduta independente, empreendedora e responsabilidade social (Baumrind, 1967, 1971 cit in Farrington & Welsh, 2006; Dornbusch et. al., 1987; Lamborn et. al., 1991; Maccoby & Martin, 1983; Mandara & Murray, 2002), o que se consubstancia na presente

investigação, devendo esta relação com o comportamento de risco na condução ser aprofundada.

Da relação entre a personalidade e o comportamento na condução verificaram-se associações positivas significativas entre a extroversão e as violações corroborando estudos anteriores (White & Dahlen, 2001; Lev et. al., 2008); o neuroticismo e erros de falta de atenção, bem como entre a abertura à experiência e erros de falta de atenção, estando documentada na literatura a existência de associação positiva entre o neuroticismo, a abertura à experiência, a extroversão e a condução de risco (Jonah et. al., 2001; Dahlen et. al., 2005; Dahlen & White, 2006). Estes resultados permitem confirmar a segunda hipótese formulada H2 - o neuroticismo, a abertura à experiência e a extroversão estão positivamente relacionados com o comportamento de risco na condução e assim dar resposta à questão sobre quais as características da personalidade que mais se associam aos comportamentos de risco na condução.

No que se refere ao neuroticismo embora a literatura seja controversa, os resultados sugerem que quanto mais características de neuroticismo os indivíduos apresentam, mais erros de falta de atenção cometem adotando mais comportamentos de risco no trânsito. Será importante investigar esta relação, nomeadamente no que refere ao estudo da impulsividade dado que as evidências sugerem a existência de fortes relações entre facetas da personalidade como a agressividade, a procura de sensações e a impulsividade especialmente quando se praticam altas velocidades (Greaves & Ellison, 2011). É ainda referido que estas características se acentuam entre os jovens condutores do sexo masculino apresentando correlações significativas com o comportamento de risco na condução (Constantinou et. al., 2011), considerando-se a tendência para agir impulsivamente após um evento negativo um robusto preditor da condução de risco (Pearson, Murphy & Doane, 2013).

A abertura à experiência engloba aspetos como a fantasia e a imaginação assim como procura de novas experiências e sensações, bem como a perceção que o indivíduo tem das suas capacidades e potencialidades. Os resultados demonstram que quanto mais extrovertidos mais erros de falta de atenção ocorrem no exercício prático da condução. A este traço de personalidade associam-se comportamentos de risco praticados sem intencionalidade de causar danos a si próprio ou a outros tais como comportamentos de conduzir só com uma mão no volante e utilizar o telemóvel durante a condução. Pontuações baixas neste traço traduzem menor flexibilidade de pensamento o que pode limitar a compreensão do risco real de

comportamentos como não sinalizar manobras ou estacionar em locais impróprios (Bartholomeu, 2008).

Também a extroversão se correlaciona positivamente com erros de falta de atenção, o que significa que quanto mais extrovertidos mais erros de falta de atenção. Estes indivíduos podem ser descritos como sociáveis, enérgicos, ativos, espontâneos e impulsivos sendo mais distraídos e menos cautelosos associando-se a comportamentos de risco na condução (Eysenck, cit. in Agra & Queirós, 2004; Dahlen & White, 2006; Bartholomeu, 2008).

Os resultados demonstram ainda a existência de associação negativa significativa entre a conscienciosidade e a violação não intencional, o que segue no mesmo sentido da literatura que a refere como um bom preditor de comportamentos de saúde, estando negativamente correlacionada com comportamentos de risco (Bartholomeu, 2008.) Assim, quanto maior a incidência deste traço menos violações não intencionais os indivíduos cometem. Torna-se importante salientar que Machin e Sankey (2008) referem a existência de correlações negativas entre características da personalidade como a aversão ao risco e o altruísmo e os comportamentos de risco na condução, estando a aversão ao risco associada à prática de velocidades mais baixas (Greaves & Ellison, 2011).

No que diz respeito à relação entre a personalidade e os estilos parentais os resultados demonstraram a existência de associação positiva e significativa entre o estilo parental autoritativo a extroversão, a abertura à experiência e a amabilidade. Verifica-se ainda uma significativa associação negativa entre o estilo parental permissivo e o neuroticismo, não se observando outros resultados significativos.

Estes resultados sugerem que os filhos que percebem os seus pais como autoritativos evidenciam uma personalidade marcada por atitudes e comportamentos pró sociais apresentando condutas sociais ajustadas como a generosidade, a lealdade e a agradabilidade (McCrae & Costa, 1996). Terão uma tendência para a curiosidade e a versatilidade assim como para a imaginação e a procura de novas experiências, sendo extrovertidos e expressando um elevado nível de atividade, otimismo e afetuosidade assim como de sociabilidade (Garcia, 2006).

Por outro lado verifica-se que estilos permissivos se associam negativamente ao neuroticismo o que sugere que quanto mais permissividade parental menor instabilidade emocional, resultado este que carece de melhor investigação.

Parece oportuno comentar estes resultados à luz da teoria de Baumrind (1989, 1991) nomeadamente no que se refere ao estilo parental autoritativo ser promotor do desenvolvimento de competências cognitivas, emocionais e sociais privilegiando a auto confiança, a responsabilidade, a assertividade, a satisfação e o autocontrolo. Assim, uma relação pais/filhos segura, empática e sustentável promove o desenvolvimento de competências comunicacionais afetivas, bem como a capacidade de refletir sobre os seus próprios desejos e desenvolver relacionamentos, características estas implícitas nas dimensões da personalidade.

Em suma estes resultados evidenciam que as relações que se estabelecem no seio familiar são determinantes na forma como os indivíduos regulam as suas lentes para ser e estar no mundo (Boeckel & Sarriera, 2005).

6.2. Limitações e Sugestões para futuras investigações

Tendo em conta o tema em estudo é importante salientar que a grande maioria das investigações realizadas no âmbito da avaliação dos estilos educativos parentais são direcionados a crianças e adolescentes o que limitou a escolha de uma medida de avaliação adequada à população em estudo. Assim avaliaram-se apenas os três estilos educativos parentais propostos inicialmente por Baumrind, não se contemplando o estilo parental negligente, uma vez que não se encontrou uma medida adequada à população que contemplasse esta dimensão.

Para concretizar a presente investigação inicialmente surgiram dificuldades na obtenção da autorização para a recolha da amostra junto das universidades, tendo-se posteriormente encontrado estudantes cujas idades ultrapassavam a faixa etária pretendida o que levou a inviabilizar alguns protocolos. De salientar que a escolha de jovens condutores entre os dezoito e os vinte e quatro anos se deve ao facto de estes se inscreverem no grupo de risco: jovens condutores com poucos anos de habilitação legal, assim como os mais representados entre as vítimas mortais e envolvidos em acidentes de viação (ANSR, 2012).

Uma outra limitação diz respeito ao facto de não terem sido recolhidos dados das infrações dos condutores a fim de se poderem correlacionar com as restantes variáveis.

Dado que não se encontraram estudos na população portuguesa sobre o tema do comportamento na condução e a sua relação com os estilos educativos parentais, esta

investigação poderá ser um ponto de partida para outras, sugerindo-se que em futuras investigações se estudem faixas etárias mais jovens uma vez que a atual legislação permite o acesso à licença de ciclomotores aos catorze anos, introduzindo-se novas variáveis como a avaliação da perceção do risco nos jovens condutores.

Atendendo a que a literatura se refere à identificação do estilo parental autoritativo como o mais vantajoso e preditor de resultados positivos no desenvolvimento de competências individuais e pró-sociais assim como a família ser considerada fator protetor de comportamentos de risco na condução (Bianchi & Summala, 2004; Panichi, 2005), torna-se esta uma importante área de investigação e de intervenção da ciência psicológica.

Conclusão

Considerado como um grave problema de saúde pública, os acidentes rodoviários são observados como um flagelo na sociedade atual. O elevado número de vidas que se perdem diariamente nas estradas é demasiado preocupante e são os comportamentos de risco adotados durante o exercício da condução os responsáveis pela grande maioria dos acidentes cujas consequências são dramáticas para a família, para a comunidade e o mundo, sendo os mais jovens condutores os mais representados nas negras estatísticas (IMTT, 2012).

Assim foi objetivo da presente investigação estudar a relação entre o comportamento na condução, os estilos educativos parentais e a personalidade em jovens condutores, tendo sido desenvolvida uma investigação de caráter transversal, utilizando uma amostra de jovens condutores universitários.

Os resultados obtidos na investigação permitiram verificar a existência de correlação entre os estilos educativos parentais e o comportamento na condução, não se observando associação negativa entre o estilo autoritativo e comportamentos de risco na condução, infirmando-se a primeira hipótese de investigação. Verificando-se associação positiva entre o estilo parental autoritário e permissivo e comportamentos de risco na condução o que corrobora a literatura (Ginsburg et. al., 2009).

Embora não se possa assumir a relação negativa entre o estilo parental autoritativo e o comportamento de risco na condução, constata-se a existência de associação positiva com os restantes estilos educativos e comportamentos de risco na condução podendo daqui tecer-se algumas considerações.

Os pais fazem a diferença. O estilo parental autoritativo não se correlaciona com comportamentos de risco na condução pelo que poderá ser considerado este estilo um item a juntar à lista dos pais no que se refere a comportamentos positivos para a saúde.

No que concerne à relação entre o comportamento na condução e a personalidade verificaram-se associações positivas entre comportamentos de risco e a extroversão, assim como com o neuroticismo e a abertura à experiência. Resultados que vieram confirmar a hipótese inicialmente formulada, corroborando outras investigações (White & Dahlen, 2001; Lev et. al., 2008). Observando-se ainda associação negativa entre a conscienciosidade e a violação não intencional.

Estes resultados evidenciam não só as características da personalidade que se associam a comportamentos de risco na condução mas também as que promovem a adoção de

comportamentos mais seguros, concluindo-se que inerentes aos comportamentos dos jovens condutores estão subjacentes os valores éticos e morais, o comportamento em relação aos outros assim como a formação de uma consciência moral através da qual os condutores sabem julgar as suas ações e as dos outros, promovendo um ambiente rodoviário mais seguro (Rozestraten, 1988).

Dos restantes resultados obtidos e já discutidos observa-se que os participantes envolvidos em acidentes com culpa apresentaram valores médios estatisticamente superiores no que diz respeito a comportamentos de risco. Assim como se verificaram valores médios superiores de comportamentos de risco nos participantes que apresentam uma maior exposição à prática da condução. Ambos os resultados corroboram a literatura existente (Winter & Dodou, 2010).

Importa ressaltar que mais do que estabelecer comparações entre os participantes ou relações entre as variáveis em investigação, este trabalho pretende iniciar uma reflexão acerca do papel dos pais no comportamento de condução dos filhos.

Embora neste âmbito ainda possa haver um longo caminho a percorrer, aos psicólogos caberá a importante tarefa de demonstrar qual a melhor forma de o fazer, seja através da investigação, do desenvolvimento de programas de prevenção ou de uma intervenção direta e efetiva.

Em Portugal, não se encontraram pesquisas que pudessem comparar estes resultados, pelo que esta será uma interessante área de investigação podendo este trabalho ser o mote para o desenvolvimento de novas pesquisas.

Um olhar sobre as estatísticas e as medidas de prevenção adotadas no nosso país para travar a problemática dos acidentes de trânsito levam-nos a repensar estratégias. Mais do que medidas punitivas, urge repensar valores e formar novas consciências. O respeito à vida é uma condição necessária para compreender a utilidade das normas de trânsito e respeitá-las. Este ideal educativo merece uma reflexão:

“Que tipo de homem, que tipo de mulher gostaríamos que fossem os nossos filhos também em relação aos comportamentos no trânsito?”

(Rozestraten, 1988).

Bibliografia

- Aberg, L. & Rimmo, P. (1998). Dimensions of aberrant driver behaviour. *Ergonomics* 41, 39 – 56.
- Agra, C. & Queirós, C. (2004). O comportamento de condução oculta a delinquência? Estudos Empíricos da Escola de Criminologia da FDUP.
- Assailly, J. (1997). Les jeunes et le risque. Une approche psychologique de l'accident. Paris, France: Vigot.
- Andrade, S., Soares, D., Braga, G., Moreira, J. & Botelho, F. (2003). Comportamentos de risco para acidentes de trânsito. Um inquérito de Estudantes de Medicina na Região Sul do País. São Paulo. *Revista Associação Médica Brasileira*. 49(4) 439-444.
- Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária [ANSR]. (2012). *Sinistralidade Rodoviária*. Lisboa: Observatório de Segurança Rodoviária.
- Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária [ANSR]. (2012). *Relatório de Atividades de 2012*. Oeiras: Ministério da Administração Interna.
- Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (2009). *Dados de Sinistralidade*. Relatório anual de 2008. Lisboa: Observatório de Segurança Rodoviária.
- Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (2009). *Segurança Rodoviária* (PNSR).Lisboa: Observatório de Segurança Rodoviária.
- Ajzen, I. (2006). Constructing a TpB questionnaire: Conceptual and methodological considerations.
Acedido em www.uni-bielefeld.de/ikg/zick/ajzen.construction.questionnaire.pdf.
- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behaviour. *Organizational Behaviour and Human Decision Processes*, 50, 179-211.
- Alchieri, J., Cervo, C., & Núñez, J. (2005). Avaliação de estilos de personalidade segundo a proposta de Theodore Millon. *Revista Psico* v. 36, n. 2, pp. 175-179.
- Alchieri, J. & Stroeher, F. (2002). Avaliação psicológica no trânsito: O estado da arte sessenta anos depois. Avaliação e medidas em psicologia: Produção do conhecimento e da intervenção profissional (pp.155-170). São Paulo: Casa do Psicólogo.

- Alegre, A., & Benson, M. (2010). *Parental behaviors and adolescent adjustment: mediation via adolescent trait emotional intelligence*. Individual Differences Research. Vol. 8, nº 2, p. 83-96.
- Almeida, A. (2004). A avaliação do risco suicidário em adolescentes candidatos à licença especial de condução de ciclomotores: estudo das diferenças masculino /femininas. Dissertação de Mestrado. Lisboa: Faculdade de Psicologia e de Ciências da Educação, Universidade de Lisboa.
- Araújo, M., Malloy-Diniz, L. & Rocha, F. (2009) Impulsividade e Acidentes de Trânsito- Revisão da literatura. Rev. Psiq. Clín.36 (2):60-8.
- Arthur, W. & Doverspike, D. (2001). Predicting motor vehicle crash involvement from a personality measure and a driving knowledge test. *Journal of Prevention and Intervention within the Community*, 22, 35 – 42.
- 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.
- Bakiri, S., Galéra, C., Lagarde, E., Laborey, M., Contrand, B., Ribéreau-Gayon, R., et al (2013). Distraction and driving: Results from a case-control responsibility study of traffic crash injured drivers interviewed at the emergency room. *Accid Anal Prev*. Jun 10;59C:588-592. [PubMed].
- Barber, B. (2006). Reintroducing parental psychological control. In B.K. Barber (Ed.), *Intrusive parenting: How psychological control affects children and adolescents* (pp. 3-13). Washington: American Psychological Association.
- Barros, J. (2002). Neuroticismo: Algumas variáveis diferenciais. *Análise Psicológica* 4 (XX): 647-655.
- Barroso, R. & Machado, C. (2011). *Definições, dimensões e determinantes da parentalidade*, *Psychologica*, 2011, 52, 211-230 Acedido a 08/02/2013, em www.academia.edu.
- Bartilotti, C.; Scopel, E. & Gamba, P. (2006). *Avaliação psicológica de condutores de veículos terrestres no Brasil*. Acedido em www.psicologia.com.pt.
- Bartholomeu, D. (2008). Traços de personalidade e comportamentos de risco no trânsito: Um estudo correlacional. *Psicol. Argum.* 26 (54), 193-206.

- Baumrind, D. (1991). Parental styles and adolescent development. In R. Lerner, A. C. Petersen, & J. Brooks-Gunn (Eds), *The encyclopedia of adolescence* (pp.758-772). New York: Garland.
- Baumrind, D. (1989). Rearing competent children. In W. Damon (Ed.), *Child development today and tomorrow* (pp. 349-378). San Francisco: Jossey-Bass Inc.
- Baumrind, D. (1983). *Rejoinder to Lewis's reinterpretation of parental firm control effects: Are authoritative families really harmonious?* Psychological Bulletin, 94 (1), 132-142.
- Beck, K., Boyle, J., & Boekeloo, B. (2004) Parental monitoring and adolescent drinking: results of a 12 month follow up. *Am J Health Behav.*2004; 28 (3): 272-279.
- Beck, K. & Lockhart, S. (1992). A model of parental involvement in adolescent drinking and driving. *Journal of Youth and Adolescence*, 21, 35-51.
- Belsky, J., & Fearon, R.M.P. (2008). Precursors of attachment security. In J. Cassidy & P.R. Shaver (Eds.), *Handbook of attachment: Theory, research, and clinical applications* (2nd ed., pp. 295-316). New York: Guilford Press.
- Bener, A., Verjee, M., Dafeeah, E., Yousafzai, M., Mari, S., & Lajunen, T. (2013). A Cross “Ethnical” Comparison of the Driver Behaviour Questionnaire (DBQ) in an Economically Fast Developing Country. *Global Journal of Health Science*; Vol. 5, No. 4; 2013, Published by Canadian Center of Science and Education.
- Bener, A., Ozkan, T., & Lajunen, T. (2008). The Driver Behaviour Questionnaire in Arab Gulf countries: Qatar and United Arab Emirates. *Accident Analysis and Prevention* 40 (2008) 1411 – 1417.
- Benfield, A., Szlemko, J. & Bell, A. (2007). Driver personality and anthropomorphic attributions of vehicle personality relate to reported aggressive driving tendencies. *Personality and Individual Differences*, 42, 247–258.
- Bersabé, R., Fuentes, M. & Motrico, E. (2001). Analisis psicométrico de dos escalas para evaluar estilos educativos parentales. *Psicothema*, 13 (4), 678-684.
- Berkien M, Louwerse A, Verhulst F, & Ende J. (2012) Children's perceptions of dissimilarity in parenting styles are associated with internalizing and externalizing behavior. *Eur Child Adolesc Psychiatry*. 2012; 21 : 79–85. [PubMed].

- Bianchi, A. & Summala, H. (2004). The “genetics” of driving behavior: parents’ driving style predicts their children’s driving style *Accident Analysis and Prevention*, Volume 36, issue 4 (July, 2004), p. 655-659.
- Bingham, R. & Shope, J. (2004). Adolescent developmental antecedents of risky driving among young adults. *Journal of Studies on Alcohol*, 65, 84-94.
- Boeckel, M. & Sarriera, J. (2005). Análise fatorial do Questionário de Estilos Parentais (PAQ) em uma amostra de adultos jovens universitários. *Psico-USF*, v. 10, n. 1, p. 1-9.
- Block, J., Block, J., & Morrison, A. (1981). Parental agreement-disagreement on child-rearing orientations and gender-related personality correlates in children. *Child Development*, 52, 963-974.
- Blockey, P., & Hartley, L. (1995) Aberrant driving behaviour: errors and violations. *Ergonomics* 38, 1759-1771.
- Bolkan, C., Sano, Y., De Costa, J., Acock, A., & Day, R. (2010) Early Adolescents' Perceptions of Mothers' and Fathers' Parenting Styles and Problem Behavior. *Marriage & Family Review*. 2010;46 : 563–579.
- Bone, A. & Mowen, C. (2006). Identifying the traits of aggressive and distracted drivers: A hierarchical trait model approach. *Journal of Consumer Behaviour*, 5, 454-464.
- Booth-Kewley, S. & Vickers, R. (1994). Associations between major domains of personality and health behaviour. *Journal of Personality*, 62, 281-298.
- Borowsky, A. & Oron-Gilad, T. (2013). Exploring the effects of driving experience on hazard awareness and risk perception via real-time hazard identification, hazard classification, and rating tasks. *Accid Anal Prev*. 25;59C:548-565. [Pubmed].
- Borowsky, A., Shinar, D. & Oron-Gilad, T. (2010). Age, skill, and hazard perception in driving. *Accid Anal Prev*. 42(4):1240-9. [Pubmed].
- Briggs, R. (1992). Assessing the Five-Factor Model of personality description, Special Issue The Five-Factor Model: Issues and applications. *Journal of Personality*, 60 (2), 253-293.
- Brites, J. & Baptista, A. (2010). *Comportamentos agressivos ao volante*. Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias. Actas do VII Simpósio Nacional de Investigação em Psicologia, Universidade do Minho, p. 3500-3503.

- 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.
- Brofenbrenner, U., & Morris, P. (2006). The bioecological model of human development. In W. Damon & R. M. Lerner (Series Eds.) & R. M. Lerner (Vol. Ed.), *Handbook of child psychology. Vol.1: Theoretical models of human development* (6th ed., pp. 793-828). New York: John Wiley.
- Brofenbrenner, U. (1989). The ecology of the family as a context for human development: research perspectives. *Developmental Psychology*, 22(6), 723-742.
- Brown, I. (1990). Driver's margins of safety considered as a focus for research on error. *Ergonomics*; 33:1307-14.
- Brown, B. (2004). Adolescents relationships with peers. In R. M. Lerner & L. Steinberg (Eds.), *Handbook of adolescent psychology*, 363-394. Hoboken, NJ: Wiley.
- Buri, J. (1991) Parental Authority Questionnaire, *Journal of Personality Assessment*, 1991, 57 (1) 110-119.
- Buri, J., Louiselle, P., Misukanis, T. & Mueller, R. (1988). Effects of parental authoritarianism and authoritativeness on self-esteem. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 14, 271-282.
- Burns, C. & Wilde, S. (1995). Risk taking in male taxi drivers: relationships among personality, observational data and driver records. *Personality and Individual Differences*, 18, 267 - 278.
- Buss, M. (1991). Evolutionary personality psychology. *Annual Review of Psychology*, 42, 459-491.
- Buss, A. & Plomin, R. (1984). *Temperament: Early developing personality traits*, Hillsdale, NJ: Lawrence Erlbaum Associates, Inc.
- Carapito, E., Pedro, M. & Ribeiro, M. (2008). Questionário de Dimensões e Estilos Parentais (QDEP): Adaptação para o contexto português. Actas da XIII Conferência Internacional "Avaliação Psicológica: Formas e Contextos", Universidade do Minho.
- Caron, A., Weiss, B., Harris, V. & Catron, T. (2006). Parenting behavior dimensions and child psychopathology: Specificity, task dependency, and interactive relations. *Journal of Clinical Child and Adolescent Psychology*, 35, 34-45.

- Catell, R. (1979). *Personality and learnig theory*. v.1: The structure of personality in its environment. New York: Springer.
- Catell, R. (1950). *Personality: A systematic, theoretical, and factual study*. New York: McGraw-Hill.
- Ceballos, E., & Rodrigo, M. (2008). Las metas y estrategias de socialización entre padres e hijos. In M.J. Rodrigo & J. Palácios (Coords.), *Familia y desarrollo humano* (pp. 225-243). Madrid: Alianza Editorial.
- Cestac, J., Paran, F. & Delhomme, P. (2011). Young drivers' sensation seeking, subjective norms and perceived behavioral control roles in the prediction of speeding intention: evolution of risktaking motivations according to gender and driving experience. *Safety Science*, 49, 424-432.
- Clarke, D., Ward, P. & Truman, W. (2005). Voluntary risk taking and skill deficits in young driver accidents in the UK. *Accident Analysis and Prevention*, 37, 523-529.
- Conley, C., Caldwell, M., Flynn, M., Dupre, A. & Rudolph, K. (2004). Parenting and mental health. In M. Hoghughi & N. Long (Eds.), *Handbook of parenting: Theory and research for practice* (pp. 276-295). London: Sage Publications.
- Constantinou, E., Panayiotou, G., Konstantinou, N., Loutsiou-Ladd, A. & Kapardis, A. (2011). Risky and aggressive driving in young adults: personality matters. *Accident Analysis and Prevention*, v. 43, n. 4, p. 1.323-1.331.[PubMed].
- Correia, J. (2008). *A atitude e a motivação do bem conduzir*. Porto: Legis Editora, Livpsic.
- Costa, T., Gomes, B. & Teixeira, P. (2000). Responsividade e exigência: duas escalas para avaliar estilos parentais. *Psicologia: reflexão e crítica*, 13 (3), 465-473.
- Costa, P. & McCrae, R. (1992). Four ways five factors are basic. *Personality and Individual Differences* 13:653-65.
- Crouter, A. & Head, M. (2002). Parental monitoring and knowledge of children. In M. Bornstein (ED.), *Handbook of parenting*. Mahwah, NJ: Lawrence Erlbaum.
- Cruz, O. (2005) *Parentalidade*. Coimbra: Quarteto.
- Cuperman, R. & Ickes, W. (2009). Big Five predictors of behavior and perceptions in initial dyadic interactions: personality similarity helps extraverts and introverts, but hurts “disagreeables”. *Journal of Personality and Social Psychology*, 97 (4), 667-684.
- Dahlen, E. & White, P. (2006). The Big Five factors, sensation seeking, and driving anger in the prediction of unsafe driving. *Personality and Individual Differences*, 41, 903-915.

- Dahlen, E., Martin, R., Ragan, K. & Kuhlman, M. (2005). Driving anger, sensation seeking, impulsiveness, and boredom proneness in the prediction of unsafe driving. *Accident Analysis and Prevention*, 37, 341-348.
- Darling, N. & Steinberg, L. (1993). Parenting style as context: An integrative model. *Psychological Bulletin*, 113 (3), 487-496.
- Davey, J., Wishart, J., Freeman, J. & Watson, B. (2007). An Application of the driver behavior Questionnaire in Australian Organizational Fleet Setting. *In Transportation Research Part F*, 10, pp. 11-21.
- Davidov, M. & Grusec, J. (2006a). Multiple pathways to compliance: Mothers' willingness to cooperate and knowledge of their children's reactions to discipline. *Journal of Family Psychology*, 20 (4), 705-708.
- Davidov, M., & Grusec, J. (2006b). Untangling the links of parental responsiveness to distress and warmth to child outcomes. *Child Development*, 77, 44-58.
- Decreto - Lei 313/2009 D.R.— I série N.º 208 — 27 de Outubro de 2009.
- Decreto - Lei 44/2005 D. R. — I Série - A N.º 38 — 23 de Fevereiro de 2005.
- Deffenbacher, J., Petrilli, R., Lynch, R., Oetting, E. & Swaim, R. (2003). The Driver's Angry Thoughts Questionnaire: A measure of angry cognitions when driving. *Cognitive Therapy and Research*, 27 (4), 383-402.
- Deffenbacher, J., Oetting, E. & Lynch, R. (1994). Development of a driving anger scale. *Psychological Reports*, 74, 83-91.
- Del Prette, P. & Del Prette, A. (2005). *Psicologia das Habilidades Sociais na Infância: Teoria e prática*. Petrópolis: Vozes.
- DePasquale, J., Geller, E., Clarke, S. & Littleton, L. (2001). Measuring road rage: Development of the Propensity for Angry Driving Scale. *Journal of Safety Research*, 32, 1-16.
- Digman J. & Inouye, J. (1986). Further specification of the five robust factors of personality. *Journal of Personality and Social Psychology*. 50, 116 – 123.
- Digman, J. (1990). Personality structure: The emergence of the Five-Factor Model. *Annual Review of Psychology*, 41, 417-440.
- Dornbusch, S., Ritter, P., Leiderman, P., Roberts, D. & Fraleigh, M. (1987). The relation of parenting style to adolescent school performance. *Child Development*, 58, 1244-1257.

- Doyle, A. & Markiewicz, D. (2005). Parenting, marital conflict and adjustment from early- to midadolescence: Mediated by adolescent attachment style? *Journal of Youth and Adolescence*, 34 (2), 97-110.
- Ducharne, M., Cruz, O., Marinho, S. & Grande, C. (2006). Questionário de Estilos Educativos Parentais (QEEP). *Psicologia e Educação*, Vol V, nº 1, 63-65.
- Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária [ENSR], (2009). *Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária 2008 -2015*.
- Eysenck, H. (2006). *The Biological Basis of Personality/ Hans J. Eysenck (With a new preface by Sybil B.G. Eysenck, 30rd printing)* Transaction Publishers, New Brunswick, New Jersey. (Publicação Original 1967).
- Eysenck, J. (1993). The structure of phenotypic personality traits: Comment. *American Psychologist*, 48 (12), 1299-1300.
- Eysenck, H. (1981). *A Model for personality*. Berlin: Springer-Verlag.
- Eysenck, H. & Wilson, G. (1976). *Manual de Psicologia Humana*. Coimbra: Almedina.
- Farrington, D. & Welsh, B. (2006). *Saving Children from a life of Crime: early risk factors and effective interventions*. Oxford University Press. Inc.
- Fletcher, A., Steinberg, L. & Williams-Wheller, M. (2004). Parental influences on adolescent problem behaviour: Revisiting Stattin and Kerr. *Child Development* 15,781-796.
- Freeman, J. et al. (2007). A study of contemporary modifications to the Manchester Drivers Questionnaire for organizational fleet settings. Artigo apresentado em 3rd International Driver Behaviour and Training Conference, Dublin, Ireland.
- Freeman, D. (1983). *Margaret Mead and Samoa: The making and unmaking of an anthropological myth*. Cambridge, Mass.: Harvard University Press.
- French, D., West, R., Elander, J. & Wilding, J. (1993). Decision-making style, driving style, and self-reported involvement in road traffic accidents. *Ergonomics*, 36, 627-644.
- Furnham, A. & Saip, J. (1993). Personality correlates of convicted drivers. *Personality Individual Differences*, 14, 329-336.
- García, L. (2006). Teorias Psicométricas da Personalidade. In: C. Flores-Mendoza & R. Colom (Orgs.), *Introdução à Psicologia das Diferenças Individuais* (pp. 219-241). Porto Alegre: Artmed.
- George, F. (2012). Causas de Morte em Portugal e Desafios na Prevenção. *Acta Med Port* 2012 Mar-Apr;25(2):61-63.

- Gleitman, H. Fridlund, A & Reisberg, D. (2007). *Psicologia* 7ª Ed. Fundação Calouste Gulbenkian.
- Glendon, A., Dom, L., Matthews, G., Gulian, E., Davies, D. & Debney, L. (1993). Reliability of the Driving Behavior Inventory. *Ergonomics*, 36, 727-735.
- Gfroerer, K., Kern, R., Curlett, W., White, J. & Jonyiene, J. (2011). Parenting style and personality: perceptions of mothers, fathers, and adolescents. *The Journal of Individual Psychology*. Vol. 67, nº 1, p. 57-73.
- 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.
- Ginsburg, K., Durbin, D., García-Espana, J., Kalika, E. & Winston, F. (2009). Associations between parenting styles and teen driving, safety-related behaviors and attitudes. *Pediatrics*. 2009 Oct;124(4):1040-51. [PubMed].
- Goldberg, R. (1982). The development of markers for the Big-Five factor structure. *Psychological Assessment*, 4, 26-42.
- Goldberg, R. (1981). Language and individual differences: The search for universals in personality lexicons. *Review of Personality and Social Psychology*, 2, 141-165.
- Goede, I., Branje, S. & Meeus, W. (2009). Developmental changes in adolescents' perceptions of relationships with their parents. *Journal Youth Adolescence*, 38, 75-88.
- Greaves, S. & Ellison, A. (2011). Personality, risk aversion and speeding: an empirical investigation. *Accid Anal Prev*. 2011 Sep;43(5):1828-36 [PubMed].
- Gregersen, N., Nyberg, A. & Berg H. (2003). Accident involvement among learner drivers--an analysis of the consequences of supervised practice. *Accident Analyses Prevention*; 35(5):725-30.[PubMed].
- Grolnick, W. & Gurland, S. (2002). Mothering: Retrospect and prospect. In J. McHale & W.S. Grolnick (Eds.), *Retrospect and prospect in the psychological study of families* (pp. 5-33). Mahwah, NJ: Lawrence Erlbaum Associates.
- Grych, J. (2002). Marital relations and parenting. In M.H. Bornstein (Ed.), *Handbook of parenting. Volume 4: Social conditions and applied parenting* (2nd ed., pp. 203-225). Mahwah, NJ: Lawrence Erlbaum Associates.
- Guimarães, A., Hochgraf, P., Brasiliano, S. & Ingberman, Y. (2009). Aspetos familiares de meninas adolescentes dependentes de álcool e drogas. *Revista de Psiquiatria Clínica*, 36, 69-74.

- Haggerty, K., Fleming, C., Catalano, R., Harachi, T. & Abbott, R. (2006). Raising healthy children: examining the impact of promoting healthy driving behavior within a social development intervention. *Prev Sci.* 2006;7:257–67. [PubMed].
- Hakamies-Blomquist, L. (1993). Fatal accident of older drivers. *Accident Analyses and Prevention*, 25:19–27.
- Hall, C., Lindzey, G. & Campbell, J. (2000). *Teorias da Personalidade* 4ª Ed. Porto Alegre: Artmed.
- Harkness, S. & Super, C. (2002). Culture and parenting. In M.H. Bornstein (Ed.), *Handbook of parenting. Volume 2: Biology and ecology of parenting* (2ª edição, pp. 253-280). Mahwah, NJ: Lawrence Erlbaum Associates.
- Hartos, J., Eitel, P., & Simons-Morton, B. (2002). Parenting practices and adolescent risky driving: A three-month prospective study. *Health Education & Behavior*, 29, 194-206.
- Hartos, J., Eitel, P., Haynie, D. & Simons-Morton, B. (2000). Can I take the car ? Relations among parenting practices and adolescent problem driving practice. *J. Adolesc Res* 2000; 15 (3): 352-367.
- Hartos, J., Beck, K., & Simons-Morton, B. (2004) Parent's intended limits on adolescents approaching unsupervised driving *J. Adolesc Res* 2004; 19 (5) :591- 606.
- Herbert, M. (2004). Parenting across the lifespan. In M. Hoghughi & N. Long (Eds.), *Handbook of parenting: Theory and research for practice* (pp. 55-71). London: Sage Publications.
- Horta, M., Mendes, R. & Oliveira, R. (2009). *Condução, Risco e Segurança – Introdução à Psicologia do Tráfego*. Coleção DFP ISPA, Competências Humanizadas.
- Hoffmann, H. & González, L. (2003). Acidentes de trânsito e fator humano. Em: Hoffmann, H. (org), *Comportamento humano no trânsito* (pp. 377-391). São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Hoghughi, M. (2004). Parenting: an introduction. In M. Hoghughi & N. Long (Eds.), *Handbook of parenting: Theory and research for practice* (pp. 1-18). London: Sage Publications.
- Huver, R., Otten, R., Vries, H. & Engles, R. (2009). Personality and parenting style in parents of adolescents. *Journal of Adolescence*. 33 (1). 395-402.

- Instituto de Mobilidade e Transportes Terrestres [IMTT], (2010). Manual do Ensino da Condução Categoria B. Direcção de Serviços de Formação e Certificação – Departamento de Ensino de Condução.
- Instituto Nacional de Estatística [INE], (2010). Estatísticas Demográficas 2010. Instituto Nacional de Estatística, IP.
- Iversen, H. & Rundmo, T. (2002). Personality, risky driving and accident involvement among Norwegian drivers. *Personality and Individual Differences*, v. 33, n. 8, p. 1.251-1.263.
- Jessor, R. (1987). Risky driving and adolescent problem-behavior: An extension of problem-behavior theory. *Alcohol, Drugs, and Driving*, 3, 1-11.
- Jonah, B., Thiessen, R. & Au-Yeung, E. (2001). Sensation seeking, risky driving and behavioral adaptation. *Accid Anal Prev*. 2001 Sep;33(5):679-84. [PubMed].
- Jones, D., Forehand, R., Rakow, A., Colletti, C., McKee, L. & Zalot, A. (2008). The specificity of maternal parenting behavior and child adjustment difficulties: A study of inner-city African American Families. *Journal of Family Psychology*, 22 (2), 181-192.
- John, O. & Benet-Martinez, V. (2001). Measurement: Reliability, Construct Validation, and Scale Construction. In C. Judd & H. Reis (Eds.), *Handbook of Methods in Social Psychology* (pp 339 – 369).
- Jonhson, C., Xiao, L., Bechara, A., Palmer, P., Trinidad, D., Wei, Y. & Jia, Y. (2011). Parent child engagement in decision making and development of adolescent affective decision capacity and binge-drinking, *Journal Personality and Individual Differences*, vol. 51, n 3, pp. 285-292.
- Jovanovic, D., Lipovac, K., Stanojevic, P. & Stanojevic, D. (2011). The effects of personality traits on driving-related anger and aggressive behaviour in traffic among Serbian drivers, *Transportation Research Part F*, 14, (1), 43-53.
- Kennett, M., Martin, A. & Sperling, A. (1999). Introdução à Psicologia, Editora Thomson Pioneira.
- Kerr, M., Stattin, H. & Ozdemir, M. (2012). Perceived parenting style and adolescent adjustment: revisiting directions of effects and the role of parental knowledge. *Dev Psychol*. 2012 Nov;48(6):1540-53. [PubMed].

- Kretschmer, E. (1965). His work and personality in their effects on clinical psychiatry *Z Psychother Med Psychol.* 1965 Mar;15:65-72. [PubMed].
- Kontogiannis, T. Kossiavelou, Z. & Marmaras, N. (2002). Self - reports of aberrant behaviour on the roads: errors and violations in a sample of Greek drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 3, 381-399.
- Kuppens, S., Grietens, H., Onghena, P. & Michiels, D. (2009). Measuring parenting dimensions in middle childhood: multitrait-multimethod analysis of child, mother, and father ratings. *European Journal of Psychological Assessment*, 25(3), 1-8.
- Lai, K. & McBride, C. (2001). Suicidal ideation, parenting style, and family climate among Hong Kong adolescents. *International Journal of Psychology*, 36(2), 81-87.
- Lajunen, T., Parker, D. & Summala, H. (2004). The Manchester Driver Behaviour Questionnaire: a cross-cultural study. *Accid. Anal. Prev.*, vol. 36, p.231-238.
- Lajunen, T. & Summala, H. (2003). Can we trust self-reports of driving? Effects of impression management on driver behavior questionnaire responses, *Transport. Res. Part F*, vol. 6, p.97-107.
- Lajunen, T. & Summala, H. (1995). Driving experience, personality and skill and safety-motive dimensions in driver's self assessments. *Personality and Individual Differences*, 19, 307-318.
- Lamborn, D., Mounts, N., Steinberg, L. & Dornbusch, S. (1991). Patterns of competence and adjustment among adolescents from authoritative, authoritarian, indulgent, and neglectful families. *Child Development*, 62, 1049-1065.
- Leal, A. (2009). *Modelação do Sistema Rodoviário: na perspetiva do conflito emergente*. Dissertação submetida como requisito parcial para obtenção do Grau de Mestre em Ciências da Complexidade. Lisboa. ISCTE, Departamento de Ciências e Tecnologias da Informação.
- Ledesman, R.; Poó, F. & Peltzer, R. (2007). Búsqueda impulsive de sensaciones y comportamiento de riesgo en la conducción. *Avaliação Psicológica*, 6 (2), 117-125.
- Leontiev, A. (2004). "A imagem do mundo". In: GOLDBERG, M. (org.) *Leontiev e a psicologia histórico-cultural: um homem em seu tempo*. São Paulo.
- Lev, D., Hershkovitz, E. & Yechiam, E. (2008). Decision making and personality in traffic offenders: A study of Israeli drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 40, 223-230.

- Lewis, C. (1981). The effects of parental firm control: A reinterpretation of findings. *Psychological Bulletin*, 90 (3): 547-56.
- Li, Z. et al. (2005). Association of personality with driving behaviors and accident involvement in motorcyclists. *Chinese Journal of Clinical Rehabilitation*, v. 9, n. 48, p. 12-14.
- Lima, M. & Simões, A. (2000). A teoria dos cinco factores: Uma proposta inovadora ou apenas uma boa arrumação do caleidoscópio personológico? *Análise Psicológica*, 2 (XVIII): 171-179.
- Lord, S., Eccles, J. & McCarthy, K. (1994). Surviving junior high school transition, family processes, and self-perceptions as protective and risk factors. *Journal of Early Adolescence*, 11, 162-199.
- Lubi, L. (2003). Estilo parental e comportamento socialmente habilidoso da criança com pares. In M. Z. Brandão, F. C. S. Conte, F. S. Brandão, Y. K. Ingberman, C. B. Moura, & V. M. Silva, et al. (Org.). *Sobre comportamento e cognição Vol. 11: A história, os avanços, a seleção por conseqüências em ação*. (pp. 536-541). Santo André: Esetec.
- Lynn, R. & Martin, T. (1997). Gender differences in extraversion, neuroticism, and psychoticism in 37 nations. *Journal of Social Psychology*, 137 (3), 369-373.
- Macedo, G. (2004). Estudo das relações entre o nível de habilidade e direção segura, a irritabilidade e o cometimento de violações e erros do motorista e o seu potencial envolvimento em acidentes de trânsito. Tese de Doutorado do Instituto de Psicologia, Universidade de São Paulo (USP), São Paulo.
- Machin, A. & Sankey, S. (2008). *Relationships between young drivers' personality characteristics, risk perceptions, and driving behaviour*. *Accident Analysis and Prevention*, 40 (2). pp. 541-547. [PubMed].
- Maccoby, E. (1992). The role of parents in socialization of children: An historical overview. *Developmental Psychology*, 28, 1006-1017.
- Maccoby, E. & Martin, A. (1983). Socialization in the context of the family: parent-child interaction. In P.H. Mussen (Ed.) & E. M. Hetherington (Vol. Ed.), *Handbook of Child Psychology*.
- Mandara, J. & Murray, C. (2002). Development of an empirical typology of African American family functioning. *Journal of Family Psychology*, 16 (3), 318-337.

- Marín, L. & Queiroz, S. (2000). A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral. *Cad. Saúde Pública*, Rio de Janeiro, 16 (1): 7-21.
- Marín-Léon, L. & Vizzoto, M. (2003). Comportamento no trânsito: um estudo epidemiológico com estudantes universitários. *Cadernos de Saúde Pública*, 15, 515-523.
- Maroco, J. (2003). *Análise estatística com utilização do SPSS*. Lisboa: Edições Silabo.
- Martínez, I. & García, J. (2008). Internalization of values and self-esteem among brazilian teenagers from authoritative, indulgent, authoritarian, and neglectful homes. *Adolescence*, 43, 13-29.
- Martins, M. (2005). Condutas agressivas na adolescência: Factores de risco e protecção. *Análise Psicológica*, 2 (XXIII): 129-135.
- Matthews, G., Dorn, L. & Glendon, I. (1991). Personality correlates of driver stress. *Personality Individual Differences*, 12, 535-549.
- McAdams, P. (1992). The Five-factor Model in personality: A critical appraisal. *Journal of Personality*, 60, 329-361.
- Mccrae, R. (2006). *O que é personalidade?* In C. Flores-Mendoza & R. Colom-Marañón (Orgs.). *Introdução à Psicologia das Diferenças Individuais* (pp. 203-218). Porto Alegre: Artmed.
- Mccrae, R. & Costa, P. (1996). Toward a new generation of personality theories: theoretical contexts for the five-factor model. In J. S. Wiggins (Ed.), *The Five-Factor Model of Personality – Theoretical perspectives*. New York: The Guilford Press.
- Mc.Martin, J. (1995). *Personality psychology: a student-centered approach*. Sage Publications.
- Meeus, W., Iedema, J., Maassen, G. & Engels, R. (2005). Separation individuation revisited: On the interplay of parent adolescent relations, identity and emotional adjustment in adolescence, *Journal of Adolescence*, 28, 89-106.
- Melis, F., Dávila, M., Ormeno, V., Vera, V., Greppi, C. & Gloger, S. (2001). Estandarización del PBI, versión adaptada a la población entre 16-64 años del Gran Santiago. *Revista Chilena Neuro-Psiquiatria*, 39 (2), 132-139.
- Mesken, J., Lajunen, T. & Summala, H., (2002). Interpersonal violations, speeding violations and their relation to accident involvement in Finland. *Ergonomics* 45, 469 – 483.

- Michiels, D., Grietens, H., Onghena, P. & Kuppens, S. (2010). Perceptions of maternal and paternal attachment security in middle childhood: Links with positive parental affection and psychosocial adjustment. *Early Child Development and Care*, 180(1-2), 211-225.
- Mira, A. (1984). Critérios para qualificar um candidato a motorista psicologicamente inapto pelo teste PMK. *Psicologia & Trânsito*, 2 (1), 37-46.
- Moller, M. & Gregersen, S. (2008). The relationship between leisure time and driving style in two groups of male drivers Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. Volume 12, Issue 6, November 2009, Pages 462-469.
- Moreira, C. (2008). Estilos Educativos e Posturas parentais face aos estudos, estratégias de estudo, metas académicas e auto conceitos de alunos de 7º ano de escolaridade. Dissertação de mestrado. Universidade do Porto, Faculdade de Psicologia e Ciências da Educação. Porto.
- Munin, A. & Suzette L. (2010). Factors Influencing the Ally Development of College Student.s Equity & Excellence in Education, 43 (2), 249-264.
- Nunes, S. & Hutz, S. (2002). O modelo dos Cinco Grandes Fatores de Personalidade. Em R. Primi (Org.), *Temas em avaliação psicológica* (pp. 40-49). São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Oliveira, E., Marin, A., Pires, F., Frizzo, G., Ravanello, T. & Rossolo, C. (2002). Estilos parentais autoritário e democrático-recíproco intergeracionais, conflito conjugal e comportamentos de externalização e internalização. *Psicologia: Reflexão e Crítica* 15 (1), 1-11.
- Oliveira, E., Frizzo, G. & Marin, A. (2000). Atitudes maternas diferenciais para com meninos e meninas de quatro e cinco anos. *Psicologia: Reflexão e Crítica*, 13, 363-371.
- Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico [OCDE], (2006). Young Drivers - The Road to Safety: Conference of Ministers of Transport (ECMT): Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico.
- Organização Mundial de Saúde [OMS], (2013). Global status report on road safety, 2013: supporting a secade of action. World Health Organization.
- Ozkan, T. (2006). The Regional Differences Between Countries in Traffic Safety: A Cross-Cultural Study and Turkish Case. University of Helsinki, Helsinki, Finland.

- Parke, R. & Buriel, R. (2006). Socialization in the family: ethnic and ecological perspectives. In W. Damon (Series Ed.) & N. Eisenberg (Vol. Ed.), *Handbook of child psychology: Vol. 3. Social, emotional, and personality development* (6th ed., pp. 429-504). New York: Wiley.
- Paim, M., Rossi, D. & Ritcher, D. (2008) Temperamento e traços de personalidade: uma abordagem histórica. *Revista Digital Buenos Aires* 13 (124).
- Palacios, J., Hidalgo, M., & Moreno, M. (2008). Familia y vida cotidiana. In M. J. Rodrigo & J. Palacios (Coords.), *Familia y desarrollo humano* (pp. 71-90). Madrid: Alianza Editorial.
- 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.
- Panichi, R. (2005). *O jovem e o comportamento no trânsito: Uma análise dos indicadores de risco e proteção no contexto familiar*. Dissertação de Mestrado. Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, Brasil.
- Parke, R. & Buriel, R. (2006). Socialization in the family: Ethnic and ecological perspectives. In: Eisenberg N, Damon W, Lerner R, editors. *Handbook of child psychology: Vol. 3: Social, emotional, and personality development*. 6th ed. Wiley; New York. pp. 429–504.
- Parke, R. (2002). Parenting in the new millennium: Prospects, promises, and pitfalls. In J. McHale & W.S. Grolnick (Eds.), *Retrospect and prospect in the psychological study of families* (pp.65-93). Mahwah, NJ: Lawrence Erlbaum Associates.
- Parker, D., Reason, J., Manstead, A. & Stradling, S. (1995). Driving errors, driving violations and accident involvement. *Ergonomics*, 38 (5) 1036-1048.
- Parker, D., McDonald, L., Rabbitt, P. & Sutcliffe, P., (2000). Elderly drivers and their accidents: the aging driver questionnaire. *Accid. Anal. Prev.* 32, 751 – 759.
- Patience, A. & Smith, J. (1986). Derek Freeman and Samoa: The making and unmaking of an biobehavioral myth. *American Anthropologist* 88: 157- 61.
- Patil, M. et al. (2006). The role of personality characteristics in young adult driving. *Traffic Injury Prevention*, v. 7, n. 4, p. 328-334.

- Pearson, M., Murphy, E. & Doane, A. (2013). Impulsivity-like traits and risky driving behaviors among college students. *Accident Analysis and Prevention* Volume 53, 2013, Pages 142-148. [PubMed].
- Peixoto, F. (2004). Qualidade das relações familiares, auto-estima, autoconceito e rendimento académico. *Análise Psicológica* 1 (XXII), 235-244.
- Pelegrina, S., García-Linares, M. & Casanova, P. (2003). Adolescents and their parent's perceptions about parenting characteristics. Who can better predict the adolescent's academic competence. *Journal of Adolescence*, 26, 651-665.
- Pereira, A., Canavarro, C., Cardoso, M. & Mendonça, D. (2009). Patterns of parental rearing styles and child behaviour problems among Portuguese school-aged children. *Journal of Child and Family Studies*, 18, 454-464.
- Pereira, A. (2007). Crescer em Relação: Estilos parentais educativos, apoio social e ajustamento. Dissertação de Doutoramento apresentada na Faculdade de Psicologia e Ciências da Educação da Universidade de Coimbra.
- Pervin, L. & John, O. (2001). *Personalidade: Teoria e Pesquisa*. 8ª Ed. Artmed.
- Pinazo, S. & Ferrer, X. (2002). Etiologia y prevention del abuso de drogas en adolescentes y jóvenes. In *Toxicodependências*, 1 (8), pp 35-43.
- Pollock, L. & Lamborn, S. (2006). Beyond parenting practices: Extended kinship support and the academic achievement of African-American and European-American teens. *Journal of Adolescence*, 29, 813-828.
- Portal da Saúde (2010) Acedido em <http://www.minsaude.pt/portal/conteudos/a+saude+em+portugal/noticias/arquivo/2010/7/sinistralidade+rodoviaria.html>.
- Pratta, E. & Santos, M. (2007). Família e adolescência: a influência do contexto familiar no desenvolvimento psicológico de seus membros. *Psicologia em Estudo*, Maringá, v. 12, n. 2.
- 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.
- Rasmussen J. (1987). The definition of human error and a taxonomy for technical systems design. In: Rasmussen J, Duncan K, Leplat J, editors. *New technology and human error*. London, UK: Wiley; 1987. p. 23 – 30.

- Reason J. (1990). Human error. New York, NY, USA: Cambridge University Press; 1990.
- Reason, J., Manstead, A., Stradling, S., Baxter, J. & Campbell, K. (1990). Errors and violations on the roads: a real distinction? *Ergonomics*, 33 (10/11), 1315-1332.
- Rebollo, I. & Harris, J. (2006). Genes, ambiente e personalidade. In C.E. Flores-Mendoza & R. Colom (Orgs.). *Introdução à Psicologia das diferenças individuais* (pp. 300-322). Porto Alegre: Artmed.
- Reichert, C. & Wagner, A. (2007). Autonomia na adolescência e a sua relação com os estilos parentais. *Psico*, Vol. 38, nº 3, 292-299.
- Reitman, D., Rhode, P., Hupp, S. & Altobello, C. (2002). Development and validation of the Parental Authority Questionnaire-Revised. *Journal of Psychopathology and Behavioral Assessment*, 24(2), 119-127.
- Reppold, T. et., al. (2002). Prevenção de problemas de comportamento e desenvolvimento de competências psicossociais em crianças e adolescentes: uma análise das práticas educativas e dos estilos parentais. In S.C. Hutz (Org.). *Situações de risco e vulnerabilidade na infância e na adolescência: aspectos teóricos e estratégia de intervenção* (pp. 7-52). São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Reti, I., Samuels, J., Eaton, W., Bienvenu, O., Costa, Jr. & Nestadt, G. (2002). Influences of parenting on normal personality traits. *Psychiatry Research*, 111, 55-64.
- Reto, L. & Sá, J. (2003). Porque nos matamos na estrada e como o evitar. Lisboa, Editorial Notícias.
- Rimmo, P. (2002). Aberrant driving behaviour: homogeneity of a four-factor structure in samples differing in age and gender. *Ergonomics*, 45: 569– 82.
- Robinson, C., Mandleco, B., Olsen, S., & Hart, C. (2001). The Parenting Styles and Dimensions Questionnaire (PSDQ). In B. F. Perlmutter, J. Touliatos & G. W. Holden (Eds.), *Handbook of family measurement techniques: Vol. 3. Instruments & Index* (pp. 319-321). Thousand Oaks: Sage.
- Robinson, C., Hart, C., Mandleco, B. & Olsen, S. (1996). Authoritative, authoritarian, and permissive parenting practices: Cross-cultural connections. Paper presented at the 14th Biennial Conference of the International Society for the Study of Behavioral Development, August, 12-16. Quebec City, Canada.

- Robinson, C., Mandleco, B. Olsen, S. & Hart, C. (1995). Authoritative, authoritarian, and permissive parenting practices: Development of a new measure. *Psychological Reports*, 77, 819-830.
- Rodrigo, M. & Palacios, J. (2008). Conceptos y dimensiones en el análisis evolutivo educativo de la familia. In M. J. Rodrigo & J. Palacios (Coords.), *Familia y desarrollo humano* (pp. 45-70). Madrid: Alianza Editorial.
- Rodríguez, M., Donovanick, M. & Crowley, S. (2009). Parenting styles in a cultural context: Observations of protective parenting in first-generation latinos. *Family Process*, 48, 195-210.
- Rogers, C. & Wallon, J. (2000). Manual de counselling. Lisboa: Encontro- Psicologia e Existência.
- Rozestraten, R. (2001). Os prós e contras da análise de acidentes de trânsito. *Arquivos Brasileiros de Psicologia*, 53, 7-22.
- Rozestraten, R. (1988). *Psicologia do Trânsito: Conceitos e processos básicos*. Ed. da Universidade de São Paulo.
- Rozestraten, R. & Dotta, A. (1996). *Os sinais de trânsito e o comportamento seguro*. Porto Alegre, Brasil: Sagra-Luzzato.
- Rumar, K. (1990). The basic driver error: late detection. *Ergonomics*, 33 (10/11): 1281– 90.
- Sabey, B. & Staughton, G. (1975). Interacting roles of road environment, vehicle and road user in accidents. In: *Proceedings of the Fifth International Conference of the International Association for Accident and Traffic Medicine (IAATM)*. London, UK: IAATM; 1975. p. 1– 17.
- Santos, P., Boff, R. & Konflanz, S. (2012). Relevância da avaliação obrigatória de traços de personalidade em motoristas. *Psicologia: teoria e prática*, v. 14, n. 3, p. 101-110.
- Schwartz, S. & Bilsky, W. (1987). Values and Personality. *European Journal of Personality*, Vol. 8, 163 – 181 (1994).
- Schaefer, E. & Bell, R. (1958). Development of a parental attitude research instrument. *Child Development*, 29, 339-360.
- Schwebel, D., Severson, J., Ball, K. & Rizzo, M., (2006). Individual difference factors in risky driving: The roles of anger/hostility, conscientiousness, and sensation-seeking. *Accident Analysis and Prevention*, 38, 801-810.

- Seara, J. (1978). Psychology of the automobile driver: Personality factors of drivers with multiple accidents. *Revista de Psicologia General y Aplicada*, 33 (151), 217-228.
- Sentse, M., Dijkstra, J.K., Lindenberg, S., Ormel, J. & Veenstra, R. (2010). The delicate balance between parental protection, unsupervised wandering, and adolescents' autonomy and its relation with antisocial behavior: The TRAILS study. *International Journal of Behavioral Development*, 34 (2), 159-167.
- Shaughnessy, J., Zechmeister, E. & Zechmeister, J. (2012). *Metodologia de Pesquisa em Psicologia* 9ª Ed. Amgh Editora, Lda.
- Sigel, I. & McGillicuddy-De Lisi, A. (2002). Parent beliefs are cognitions: The dynamic belief systems models. In M.H. Bornstein (Ed.), *Handbook of parenting. Volume 3: Being and becoming a parent* (2nd ed., pp. 485-508). Mahwah, NJ: Lawrence Erlbaum Associates.
- Simões, S. (2011). Influência dos estilos educativos parentais na qualidade da vinculação de crianças em idade escolar em diferentes tipos de família. Tese de doutoramento em Ciências Biomédicas do Instituto de Ciências Biomédicas Abel Salazar da Universidade do Porto, Portugal.
- Senéchal-Machado, L. (2002). Sobre terapia comportamental: questões frequentes da comunidade. *Ciência do comportamento*. Santo André: Esetec, p. 50 – 72.
- Solis-Ponton, L. (2004). Ser pai, ser mãe: um desafio para o terceiro milénio. São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Shope, J., Waller, P., Raghunathan, T. & Patil, S. (2001). Adolescent antecedents of high-risk driving behavior into young adulthood: Substance use and parental influences. *Accident Analysis and Prevention*, 33, 649-658. [PubMed].
- Silva, I. & Nakamo, T. (2011). Modelo dos Cinco Grandes Factores de Personalidade: Análise de Pesquisas. *Avaliação Psicológica*, 10 (1), pp. 51-62.
- Silva, R., Schlottfeldt, C., Rozenberg, M., Santos, M. & Lelé, A. (2007). Replicabilidade do Modelo dos Cinco Grandes Factores em Medidas de Personalidade. *Mosaico*. Vol. I. nº 1, p. 37-49.
- Smith, D. & Kirkham, R. (1981). Relationship between some personality characteristics and driving record. *British Journal of Social Psychology*, 20 (4), 229-231.

- Simons-Morton, B., Lerner, N. & Singer, J. (2005). The observed effects of teenage passengers on the risky driving behavior of teenage drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 37, 973-92. [PubMed].
- Steinberg, L. (2005). Psychological control: Style or substance? *New Directions for Child and Adolescent Development*, 108, 71-78.
- Steinberg, L. (2000). The family at adolescence: Transition and transformation. *Journal of Adolescent Health*, 27, 170-178.
- Steinberg, L., Lamborn, S., Darling, Mounts, N. & Dornbusch, S. (1994). Over-time changes in adjustment and competence among adolescents from authoritative, authoritarian, indulgent and neglectful families. *Child Development*, 65, 754-770.
- Sullman, M. (2006). Anger amongst New Zealand drivers. *Transportation Research Part F*, 9, 173 – 184.
- Suméria, N. (2003). Personality and behavioral predictors of traffic accidents: testing a contextual mediated model. *Accident Analysis and Prevention*, v. 35, n. 6, p. 949-964.
- Teixeira, M. & Lopes, F. (2005). Relações entre estilos parentais e valores humanos: um estudo exploratório com estudantes universitários. *Aletheia*, n.22, p. 51-62.
- Towe-Goodman, N. & Teti, D. (2008). Power assertive discipline, maternal emotional involvement, and child adjustment. *Journal of Family Psychology*, 22(3), 648-651.
- Treat J. (1980). A study of precrash factors involved in traffic accidents. *HSRI Research Review*. 1980;10 (6) /11(1):1– 35.
- Trentini, C., Hutz, C., Bandeira, D., Teixeira, M., Gonçalves, M. & Thomazoni A. (2009). Correlações entre a EFN - Escala Fatorial de Neuroticismo e o IFP - Inventário Fatorial de Personalidade. *Avaliação Psicológica*, 8 (2), 209-217.
- Ulleberg, P. & Rundmo, T. (2003). Personality, Attitudes and Risk Perception as a Predictors of Risky Behavior among Young Drivers. *In: Safety Science*, 41, pp .427-443.
- Veiga, H., Pascali, L. & Silva, N. (2009). Questionário do Comportamento do Motorista - QCM: adaptação e validação para a realidade brasileira. *Avaliação Psicológica*. [online]. 2009, vol.8, n.2, pp. 187-196. ISSN 2175-3431.
- Vollrath, M., Knoch, D. & Cassano, L. (1999). Personality, Risky Health Behaviour, and Perceived Susceptibility to Health Risks. *European Journal of Personality* 13: 39-50.

- Yinon, Y. & Levian, E. (1988). Presence of other drivers as a determinant of traffic violations. Em T. Rothengatter & R. Bruin (Eds.) *Road User Behaviour: Theory and Research*. (pp.274-278). Wolfeboro USA: Van Gorcum.
- Wiggins, S. & Trapnell, D. (1996). A dyadic-interactional perspective on the Five-Factor Model. In J. S. Wiggins (Ed.). *The Five-Factor Model of Personality – Theoretical perspectives*. New York: The Guilford Press.
- White, P. & Dahlen, R. (2001). The role of personality and emotional factors in the prediction of crash-related conditions, aggressive driving, and risky driving behavior. Paper presented at the Mississippi psychological association convention, Gulfport, MS.
- Winter, J. & Dodou, D. (2010). The Driver Behaviour Questionnaire as a predictor of accidents: a meta-analysis. *Journal of Safety Research* 2010 Dec;41(6):463-70. PubMed 2010 Nov 26.
- Wintre, M. & Sugar, L. (2000). Relationship with parents, personality and universities transition. *Journal of College Student Development*, 41 (2), 202-214.
- Zuckerman, M. & Kuhlman, M. (2000). Personality and risk-taking: common biosocial factors. *Journal of Personality*, v. 68, n. 6, p. 999-1029.

Anexos

Anexo 1

Protocolo de Investigação

Venho por este meio solicitar a sua colaboração num estudo a desenvolver no âmbito da Tese de Mestrado em Psicologia, Aconselhamento e Psicoterapia. Para tal, peço que responda às questões apresentadas nos questionários.

Toda a informação é anónima e confidencial, não existindo respostas certas ou erradas. Os dados destinam-se apenas para fins de investigação.

Lembre-se que a sua participação é voluntária, como tal, responda o mais honestamente possível.

ATENÇÃO: Se já preencheu este questionário, por favor informe o investigador responsável pelo mesmo.

Agradeço a sua disponibilidade e colaboração.

Dados Demográficos	
Sexo: ☐ ₁ Masculino ☐ ₂ Feminino	Idade: ____ Anos
Nacionalidade: ☐ ₁ Portuguesa ☐ ₂ Outra. Qual? _____	
Curso: _____ Ano de frequência _____	
Anos de carta de condução: ____	
Habilitação legal: ☐ ₁ A (Motociclos) ☐ ₂ B (Ligeiros) ☐ ₃ C (Pesados mercadorias) ☐ ₄ CE (Pesados com reboque) ☐ ₅ D (Pesados passageiros)	
Conduz com que frequência? ☐ ₁ Ocasionalmente ☐ ₂ Regularmente	
Que tipo de veículo conduz? ☐ ₁ Ligeiro passageiros ☐ ₂ Ligeiro mercadorias (comercial) ☐ ₃ Motociclo ☐ ₄ Outro Qual? _____	
Nº de quilómetros mensais: ☐ ₁ até 2000km ☐ ₂ 2000 a 10000 Km ☐ ₃ > 11000km	
Já esteve envolvido em acidentes e foi considerado culpado? ☐ ₁ sim ☐ ₂ não	
Já esteve envolvido em acidente e não foi considerado culpado? ☐ ₁ sim ☐ ₂ não	

PAQ; Buri (1991)

Versão Portuguesa: Boeckel & Sarriera (2005)

Instruções: Pense na sua experiência em relação aos seus pais e naquilo que vivenciou até aos 16 anos de idade. Reflita acerca do comportamento dos seus pais no seu conjunto (pai e mãe) e assinale com um círculo nas situações descritas a opção que melhor o descreve tendo em conta a seguinte escala:

Discordo Totalmente	Discordo	Não concordo Nem discordo	Concordo	Concordo Totalmente
1	2	3	4	5

1. Os meus pais acreditavam que numa família bem estruturada as crianças deviam fazer as coisas da sua própria maneira, como quisessem.....1...2...3...4...5

2. Os meus pais obrigavam-me a fazer coisas que eles acreditavam estar corretas, mesmo que eu não concordasse.....1...2...3...4...5

3. Sempre que os meus pais me diziam para eu fazer alguma coisa, eles esperavam que eu o fizesse imediatamente e sem questionar.....1...2...3...4...5

4. Quando era estabelecida uma nova regra familiar, os meus pais explicavam-me os motivos da mesma.....1...2...3...4...5

5. Os meus pais encorajavam o diálogo quando eu não estava de acordo com alguma regra ou restrição familiar1...2...3...4...5

6. Os meus pais acreditavam que uma criança tem que ter liberdade para tomar as suas próprias decisões, mesmo que isso não estivesse de acordo com o desejo deles.....1...2...3...4...5

7. Os meus pais não permitiam questionar as suas decisões.....1...2...3...4...5

8. Os meus pais orientavam-me através do diálogo e da disciplina.....1...2...3...4...5

9. Os meus pais pensavam que deviam utilizar a sua autoridade para que os filhos se comportassem como deviam.....1...2...3...4...5

10. Os meus pais achavam que eu não precisava de obedecer às normas e regras de comportamento, simplesmente porque alguém com autoridade o havia estabelecido.....1...2...3...4...5

11. Eu sabia aquilo que os meus pais esperavam de mim, mas também me sentia livre para conversar com eles quando eu não concordava.....1...2...3...4...5

Discordo Totalmente	Discordo	Não concordo Nem discordo	Concordo	Concordo Totalmente
1	2	3	4	5

12. Os meus pais acreditavam que os pais sábios deviam ensinar desde cedo aos filhos quem é o chefe da família..... 1...2...3...4...5

13. Os meus pais raramente me davam orientações sobre o meu comportamento..... 1...2...3...4...5

14.Quando eram estabelecidas as decisões familiares, os meus pais faziam na maior parte das vezes o que os filhos queriam..... 1...2...3...4...5

15. Os meus pais davam-me orientações de forma clara e consistente.....1...2...3...4...5

16. Os meus pais ficavam muito chateados se eu tentasse discordar deles.....1...2...3...4...5

17.Os meus pais acreditavam que a maior parte dos problemas da sociedade seriam resolvidos se os pais não restringissem as atividades, as decisões e os desejos dos seus filhos durante o seu crescimento.....1...2...3...4...5

18. Os meus pais deixavam claro o comportamento que esperavam de mim e, quando eu não correspondia às suas expetativas puniam-me.....1...2...3...4...5

19. Os meus pais deixavam-me decidir a maior parte das coisas sozinho, sem me dar muitas orientações.....1...2...3...4...5

20. Os meus pais levavam em consideração a opinião dos filhos nas decisões familiares, mas não tomavam decisões simplesmente porque os filhos queriam..... 1...2...3...4...5

21. Os meus pais não se sentiam responsáveis por orientar e dirigir o meu comportamento..... 1...2...3...4...5

22.Os meus pais tinham padrões bem definidos de comportamento para os filhos, mas eles estavam dispostos a ajustar esses padrões às necessidades individuais de cada um.....1...2...3...4...5

23. Os meus pais orientavam o meu comportamento e esperavam que eu seguisse as suas orientações, mas ouviam sempre as minhas opiniões e conversavam comigo.....1...2...3...4...5

24.Os meus pais permitiam que eu tivesse o meu próprio ponto de vista nos assuntos familiares e não davam importância se eu decidisse por mim mesmo (a) o que eu iria fazer.....1...2...3...4...5

Discordo Totalmente	Discordo	Não concordo Nem discordo	Concordo	Concordo Totalmente
1	2	3	4	5

25. Os meus pais pensaram sempre que a maioria dos problemas na sociedade seria resolvida se os pais fossem rígidos e autoritários com os seus filhos..... 1...2...3...4...5

26. Os meus pais diziam-me sempre exatamente o que fazer e como o fazer..... 1...2...3...4...5

27. Os meus pais davam-me orientações claras para os meus comportamentos e para as minhas atividades, mas também eram compreensivos quando eu discordava.....1...2...3...4...5

28. Os meus pais não davam orientações em relação aos comportamentos, às atividades e aos desejos dos filhos na minha família..... 1...2...3...4...5

29. Eu sabia o que os meus pais esperavam de mim, e eles insistiam para que eu fosse de encontro às suas expetativas simplesmente por respeito à sua autoridade..... 1...2...3...4...5

30. Se os meus pais tomassem uma decisão que me magoasse, eles estavam dispostos a conversar comigo e a admitir as suas falhas.....1...2...3...4...5

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 viajar..... | 0...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 pretendido..... | 0...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 o 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 ultrapassagem.....0...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, etc.....0...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
-

BFI; Benet-Martinez & John, (1998)

Instruções: Nesta folha vai encontrar um conjunto de características que podem ou não aplicar-se a si. Por exemplo, concorda que é uma pessoa que gosta de passar tempo com os outros? Responda escrevendo um número à esquerda de cada uma das afirmações para indicar até que ponto concorda ou discorda com essa afirmação. Utilize a escala de 1 (Discordo fortemente) a 5 (Concordo fortemente):

- 1 = Discordo fortemente
2 = Discordo um pouco
3 = Nem concordo nem discordo
4 = Concordo um pouco
5 = Concordo fortemente

Vejo-me como alguém que:

- | | |
|--|---|
| _____ 1. É falador | _____ 23. Tende a ser preguiçoso. |
| _____ 2. Tende a encontrar defeitos nos outros | _____ 24. É emocionalmente estável, não se perturba facilmente. |
| _____ 3. É minucioso a trabalhar | _____ 25. É engenhoso. |
| _____ 4. É deprimido, triste. | _____ 26. Tem uma personalidade assertiva. |
| _____ 5. É original, tem novas ideias. | _____ 27. Pode ser frio e distante. |
| _____ 6. É reservado. | _____ 28. Persiste até terminar a tarefa. |
| _____ 7. Ajuda os outros, não é egoísta. | _____ 29. Pode ser de humores. |
| _____ 8. Pode ser um pouco descuidado. | _____ 30. Valoriza experiências artísticas e estéticas. |
| _____ 9. É relaxado, lida bem com o stresse. | _____ 31. É por vezes, tímido, inibido. |
| _____ 10. É curioso acerca de muitas coisas diferentes | _____ 32. É atencioso e simpático para quase todas as pessoas. |
| _____ 11. É cheio de energia. | _____ 33. Faz as coisas de um modo eficiente. |
| _____ 12. Inicia conflitos com os outros. | _____ 34. Permanece calmo em situações de tensão. |
| _____ 13. É um trabalhador de confiança. | _____ 35. Prefere o trabalho que é rotineiro. |
| _____ 14. Pode estar tenso. | _____ 36. É extrovertido, sociável. |
| _____ 15. É um pensador engenhoso e profundo. | _____ 37. Por vezes, é rude para os outros. |
| _____ 16. Gera muito entusiasmo. | _____ 38. Faz planos e leva-os em frente. |
| _____ 17. Perdoa por natureza. | _____ 39. Fica facilmente nervoso. |
| _____ 18. Tende a ser desorganizado. | _____ 40. Gosta de reflectir, de jogar com as ideias. |
| _____ 19. Preocupa-se muito. | _____ 41. Tem poucos interesses artísticos. |
| _____ 20. Tem uma imaginação activa. | _____ 42. Gosta de cooperar com os outros. |
| _____ 21. Tende a ser calado. | _____ 43. Distrai-se facilmente. |
| _____ 22. É geralmente de confiança. | _____ 44. É sofisticado na arte, música, literatura |

Anexo 2

Evolução Global da Sinistralidade 1996 – 2012.

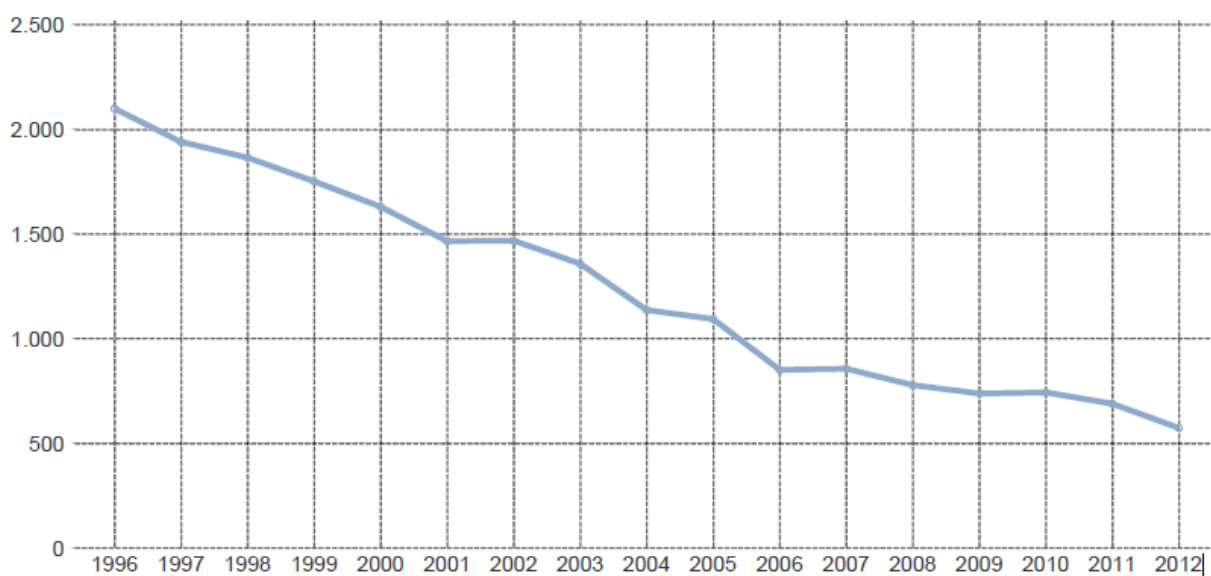
	Acidentes com vítimas	% *	Acidentes c/ mortos e/ou f.graves	% *	Acidentes com mortos	% *	Vítimas mortais	% *	Feridos graves	% *	Feridos ligeiros	% *	Total de feridos	% *	Índice de grav.
1996	49265	-	10455	-	1880	-	2100	-	10841	-	55785	-	66626	-	4,3
1997	49417	0,3	9178	-12,2	1732	-7,9	1939	-7,7	9335	-13,9	57181	2,5	66516	2,1	3,9
1998	49319	-0,2	8176	-10,9	1647	-4,9	1865	-3,8	8177	-12,4	58426	2,2	66603	2,0	3,8
1999	47966	-2,7	7652	-6,4	1582	-3,9	1750	-6,2	7697	-5,9	57630	-1,4	65327	-1,5	3,6
2000	44159	-7,9	6898	-9,9	1450	-8,3	1629	-6,9	6918	-10,1	53006	-8,0	59924	-8,0	3,7
2001	42521	-3,7	5814	-15,7	1316	-9,2	1466	-10,0	5797	-16,2	51247	-3,3	57044	-3,5	3,4
2002	42219	-0,7	4966	-14,6	1323	0,5	1469	0,2	4770	-17,7	51815	1,1	56585	1,1	3,5
2003	41495	-1,7	4894	-1,4	1222	-7,6	1356	-7,7	4659	-2,3	50599	-2,3	55258	-2,5	3,3
2004	38930	-6,2	4314	-11,9	1024	-16,2	1135	-16,3	4190	-10,1	47819	-5,5	52009	-5,8	2,9
2005	37066	-4,8	4001	-7,3	988	-3,5	1094	-3,6	3762	-10,2	45487	-4,9	49249	-4,8	3,0
2006	35680	-3,7	3551	-11,2	786	-20,4	850	-22,3	3483	-7,4	43654	-4,0	47137	-4,5	2,4
2007	35311	-1,0	3224	-9,2	765	-2,7	854	0,5	3116	-10,5	43202	-1,0	46318	-1,0	2,4
2008	33613	-4,8	2829	-12,3	721	-5,8	776	-9,1	2606	-16,4	41327	-4,3	43933	-4,4	2,3
2009	35484	5,6	2777	-1,8	673	-6,7	737	-5,0	2624	0,7	43790	6,0	46414	5,8	2,1
2010	35426	-0,2	2802	0,9	674	0,1	741	0,5	2637	0,5	43924	0,3	46561	0,3	2,1
2011	32541	-8,1	2641	-5,7	636	-5,6	689	-7,0	2436	-7,6	39726	-9,6	42162	-9,5	2,1
2012	29867	-8,2	2264	-14,3	525	-17,5	573	-16,8	2060	-15,4	36190	-8,9	38250	-9,0	1,9

Fonte: Observatório de Segurança Rodoviária, ANSR 2012.

Anexo 3

Evolução das Vitimas mortais 1996-2012.

Evolução das vítimas mortais



Fonte: Observatório de Segurança Rodoviária, ANSR 2012.