

UNIVERSIDADE DE LISBOA
FACULDADE DE PSICOLOGIA E CIÊNCIAS DA EDUCAÇÃO



**AGRESSIVIDADE NA CONDUÇÃO E MECANISMOS DE DEFESA EM
CONDUTORES INFRACTORES
PERSPECTIVA PSICODINÂMICA**

Luís Miguel Agulheiro Santos Bonsucesso do Rosário

MESTRADO INTEGRADO EM PSICOLOGIA

(Secção de Psicologia Clínica e da Saúde / Núcleo de Psicologia Clínica Dinâmica)

2009

UNIVERSIDADE DE LISBOA
FACULDADE DE PSICOLOGIA E CIÊNCIAS DA EDUCAÇÃO



**AGRESSIVIDADE NA CONDUÇÃO E MECANISMOS DE DEFESA EM
CONDUTORES INFRACTORES
PERSPECTIVA PSICODINÂMICA**

Luís Miguel Agulheiro Santos Bonsucesso do Rosário

Dissertação Orientada pelo Professor Doutor Manuel Matos

MESTRADO INTEGRADO EM PSICOLOGIA

(Secção de Psicologia Clínica e da Saúde / Núcleo de Psicologia Clínica Dinâmica)

2009

Índice

Agradecimentos	5
Índice de abreviaturas	6
Índice de quadros	6
Resumo	7
Nota introdutória	8
Capítulo 1 - Introdução teórica	9
1.1. Sobre o impacto dos acidentes de viação: dos números para o drama humano	9
1.1.1. Os acidentes de viação no contexto mundial	10
1.1.2. Acidentes de viação em Portugal em comparação com a realidade europeia.	10
1.1.3. Medidas internacionais para diminuir os acidentes de viação	11
1.2. Condução agressiva	11
1.3. Dos estudos de auto relato e de representação para a problemática das defesas e da agressividade	14
1.3.1. Sobre a possibilidade metodológica de se usarem questionários de auto-relato	14
1.3.2. Questionários de auto-relato e estudos sobre as representações dos condutores	15
1.4. Mecanismos de defesa	17
1.4.1. Os Mecanismos de defesa ligados à problemática da agressividade na condução	21
1.5. A agressão sob uma perspectiva multidisciplinar	22
1.5.1. Perspectiva psicodinâmica sobre a auto e heteroagressão	23
1.5.2. Compreensão psicodinâmica da agressão na condução e acidentes de viação	24
Capítulo 2 – Objectivos do estudo	
2.1. Objectivos	27
2.1.1. Objectivo principal	27
2.1.1.1 Objectivos específicos	27
2.2. Hipóteses do estudo	28
2.2.1. Hipóteses do objectivo principal	28
2.2.2.1 Hipóteses específicas do objectivo principal	28

Capítulo 3 – Metodologia	29
3.1. Prevenção Rodoviária	29
3.2. Participantes	29
3.3. Procedimento	30
3.4. Dificuldades na recolha de dados	31
3.5. Instrumentos utilizados	32
3.5.1. O Dula Dangerous Driving Index	32
3.5.2. O Defense Mechanism Inventory	33
3.5.3. O Questionário sócio-demográfico	34
3.5.4. Sobre a complementaridade dos instrumentos	36
Capítulo 4 – Análise de Resultados	37
4.1. Análise estatística	37
4.1.1. Descrição da amostra	37
4.1.2. Cálculo dos <i>Alfa de Cronbach</i>	41
4.2. Testagem das hipóteses do estudo	42
4.2.1. Testagem das hipóteses do objectivo principal	42
4.2.2. Testagem das hipóteses do objectivo complementar	44
Capítulo 5 – Discussão dos Resultados	46
5.1. Discussão em torno da hipótese principal	46
5.2. Discussão em torno da hipótese complementar	48
Capítulo 6 – Conclusão	49
6.1. Conclusões	49
6.2. Limitações do estudo e recomendações futuras	49
Referências Bibliográficas	51
Anexos	
Tratamento estatístico – outputs de SPSS	
Instrumentos	
Permissões para realizar o estudo	

Agradecimentos

Gostaria de expressar a minha gratidão a todas as pessoas que me apoiaram e acompanharam.

Em primeiro lugar, o meu agradecimento ao Professor Matos pela partilha de sabedoria e experiência, tanto durante este trabalho, como ao longo do meu percurso na área.

Queria também agradecer ao Professor João Justo pelo grande apoio em toda a parte metodológica.

Um obrigado também à Dra. Vera Martins da PRP pela disponibilidade durante esta investigação.

À minha família e amigos: À minha mãe, meu pai, minha avó à Tina e à Ana e ao Cláudio. Obrigado pela disponibilidade e apoio.

A todos os professores que me inspiraram e que acreditaram em mim, muito em especial ao Carlos Reis, ao Professor Saraiva, à Professora Ana Medina e à Dra. Isabel Prata

Um abraço (e um obrigado muito especial pela preciosa ajuda neste trabalho e neste caminho), aos meus irmãos mais velhos na arte à Cláudia, à Filipa e à Sara, ao João e ao Raul.

À Joana, por dar paisagens às minhas pessoas.

Dedicatória

Dedicado à memória do meu avô e do meu tio

Dedicado à esperança no futuro. Ao Manuel, ao Zé e à Carlota.

Índice de Abreviaturas

AAAFTS - *American Automobile Association Foundation for Traffic Safety*

AD – Condução agressiva

ANSR – Autoridade Nacional para a Segurança Rodoviária

CE – Comissão Europeia

DGV - Direcção Geral de Viação

d. p. – Desvio padrão

DDDI – *Dula Dangerous Driving Index*

DMI – *Defense Mechanisms Inventory*

NE – Emoções negativas

n.s. – nível de significância

PRP – Prevenção Rodoviária Portuguesa

PRN – *Principalization*

PRO – *Projection*

RC – Condução de Risco

REV- *Reversal*

SPSS – *Statistic Package for Social Sciences*

TAO – *Turn against Object*

TAS – *Turn against Self*

UNECE - *United Nations Economic Commission for Europe*

Índice de Quadros

Quadro 1 – Dados sócio-demográficos da amostra	39
Quadro 2 – Perfis dos condutores	40
Quadro 3 – Cálculo dos <i>Alfa de Cronbach</i> do questionário DDDI	41
Quadro 4 – Cálculo dos <i>Alfa de Cronbach</i> do questionário DMI	41
Quadro 5 – Cálculo do Coeficiente de Correlação de Pearson entre sub-escalas	43
Quadro 6 – Comparação entre valores do DDDI da amostra portuguesa e americana	44

Resumo

Esta investigação teve como objectivo estudar a comparação entre a agressividade na condução e os mecanismos de defesa em condutores infractores. Para tal, recorreu-se a uma medida de auto-relato da agressividade na condução (DDDI) e a um inventário de mecanismos de defesa com uma componente semi-projectiva (DMI). Foi também construído um questionário sócio-demográfico caracterizador da amostra.

Verificou-se a associação entre mecanismos de defesa e a agressividade na condução, particularmente em correlações positivas e significativas entre os mecanismos de defesa nomeadamente a projecção (PRO) e a agressividade dirigida ao objecto (TAO) com a condução agressiva. Complementarmente, observaram-se correlações negativas significativas com a repressão emocional, racionalização (PRN) e com a agressividade dirigida ao *self* (TAS), e entre a reversão (REV) e as emoções negativas durante a condução, tendo-se concluído assim a existência de mecanismos de defesa que promovem e mitigam a condução agressiva.

Palavras-chave: mecanismos de defesa, condução agressiva, DMI, DDDI, psicodinâmica

Abstract

This investigation aimed to study the comparison of aggression in driving and defense mechanisms on traffic offenders. To this purpose, we have used a scale of self-report of aggressiveness in driving (DDDI) and an inventory of defense mechanisms (DMI). It was also built a socio-demographic questionnaire used to the characterization of the sample.

As findings, the association between defenses and aggressive driving, were positive and significant, particularly in the correlation between the defense mechanisms such as projection (PRO) and aggression directed to the object (TAO) with the aggressive driving. In addition, there were significant negative correlations with emotional repression, rationalization (PRN) and aggression directed to self (TAS) and between the reversal (REV) and negative emotions while driving, So was found the existence of defense mechanisms that promote and mitigate aggressive driving.

Key-words: defense mechanisms, aggressive driving, DMI, DDDI, psychodynamics

Nota Introdutória

Este trabalho resulta de uma investigação sobre mecanismos de defesa e condução agressiva, sob a perspectiva teórica da psicologia clínica dinâmica. Tentou-se salientar a importância destes dois temas como variáveis psicológicas subjacentes aos estudos sociológicos, e de estimação de risco pré-existentes. Elaborou-se também acerca dos mecanismos de defesa numa perspectiva psicodinâmica, e da agressividade, como constructo multidisciplinar, e como constructo psicodinâmico. Ligou-se o sentido teórico do estudo dos mecanismos de defesa e da agressão à problemática específica da condução.

Do ponto de vista metodológico, houve uma opção por comparar os resultados num questionário de auto-relato sobre agressividade na condução com um inventário semi-projectivo de mecanismos de defesa. Realizou-se também um questionário sócio-demográfico com recolha de várias variáveis pertinentes salientadas da bibliografia.

Recolheu-se uma maior variedade de dados do que aquela que este trabalho permite explicar, tendo havido uma opção económica de nos restringirmos a focar os dados que contribuíram para explicar hipótese principal. Esta hipótese reside na comparação das sub-escalas dos instrumentos utilizados. Como resultados, encontraram-se algumas correlações significativas, quer positivas quer negativas entre sub-escalas de mecanismos de defesa e sub-escalas de agressividade na condução.

Relacionaram-se estas descobertas com a teoria, e propuseram-se algumas possibilidades para estudos futuros englobando estes dois constructos, que se manifestaram relacionados.

Capítulo 1 - Introdução teórica

1.1. Sobre o impacto dos acidentes de viação: dos números para o drama humano

Os acidentes de viação são um tema dramático para população mundial tendo infelizmente uma expressão também muito considerável em Portugal. Esta problemática é uma área geradora de bastante sofrimento, devido quer à perda de vidas humanas, quer à perda de qualidade de vida derivado das lesões físicas e das lesões psicológicas resultantes directa ou indirectamente dos acidentes.

É também uma área complexa, onde convergem diversos saberes. Da concepção das estradas à sua utilização, são atravessadas áreas como engenharia, direito, sociologia, psicologia, forças de segurança pública, entre outras. As mesmas áreas encontram-se envolvidas na prevenção, intervenção, ou redução de danos ou de risco relativamente ao fenómeno dos acidentes rodoviários.

De acordo com Rothengatter (1996) uma elevada percentagem de acidentes de viação são atribuídos a erro humano sendo, portanto, consensual que esta seja uma área que é pertinente ser estudada no âmbito da psicologia e da sociologia e da prevenção de risco (Rothengatter, 1996). Em Portugal, têm havido alguns estudos desde os anos 90 até à actualidade. A gravidade da problemática beneficia de todos os contributos neste âmbito científico, para a sua melhor compreensão mas também para a sua actualização, dado ser uma área onde a velocidade não é só uma variável na condução em si, mas também uma constante presente na investigação internacional sobre este tema, bem como nas mutações que vão ocorrendo no próprio fenómeno (Pinto, 2006).

Importa assim, neste estudo, começar por contextualizar a problemática dos acidentes de viação de um modo geral, integrando posteriormente o contributo da psicologia psicodinâmica nesse quadro. A teoria psicodinâmica considera que os indivíduos estendem os seus conflitos conscientes e inconscientes às coisas que são e fazem. Como tal, partimos do pressuposto que os indivíduos reproduzem o que são, no colectivo e no individual, no acto de conduzir.

Num primeiro momento, importa também situar o quadro geral dos acidentes de viação no plano Global, no contexto Europeu em que Portugal se insere, particularizando para o caso português. O assunto assume, assim, diversos níveis de compreensão, num mundo actual por um lado muito globalizado, por outro, onde a tendência globalizante poderá fazer emergir

reações (umas mais conscientes, outras mais inconscientes) nacionais, locais ou individuais, importa primeiramente compreender o fenómeno de forma holística assumindo de antemão que para este fenómeno contribuem explicações com diversos níveis de focagem sendo que da “floresta emergem pistas para compreender a árvore e da árvore pistas para compreender a floresta”. Conceptualmente assumimos que podem emergir da complexidade e compreensão global pistas que permitem estudar o particular, sendo que essas pistas do particular poderão posteriormente ajudar a compreender o global. Esta é portanto uma área onde se reflecte a ideia defendida por Fromm (1947) , da necessidade de articulação entre psicologia, sociologia e ética (Fromm, 1947), que se faz sentir em diferentes temáticas do estudo e compreensão do ser humano, emanando para a relação dos indivíduos com a sua condução.

1.1.1. Os acidentes de viação no contexto mundial

Os acidentes de viação são entendidos essencialmente como uma problemática global dos países desenvolvidos (Reto e Sá, 2003; Pinto, 2006). De acordo com as estatísticas da *United Nations Economic Commission for Europe* (UNECE), na década de 1994 a 2004 por ano, perderam a vida em acidentes de viação 150 000 pessoas, e 6 milhões ficaram feridas em cerca de 4 milhões de acidentes de viação na região da UNECE (países europeus, Canadá, Israel e Estados unidos da América. (UNECE, 2009). De acordo com Reto e Sá (2003) o balanço da situação só na União Europeia traduz-se em cerca de 40 mil mortos e 1,7 milhões de feridos no ano 2000. Segundo o site da Comissão Europeia (EC), no ano de 2007, no espaço europeu os acidentes voltaram a matar mais de 40000 pessoas e a ferir mais de 1,2 milhões (EC, 2009).

1.1.2. Acidentes de viação em Portugal: comparação com a realidade europeia.

Em Portugal, no ano 2004 ficaram feridas gravemente 4190 e perderam a vida em acidentes de viação e atropelamentos 1135 pessoas, (Direcção Geral de Viação (DGV), citado por Pinto, 2006). De acordo com a mesma fonte, Portugal foi o país da com mais mortos por milhão de habitantes, superado apenas pela Letónia e Lituânia. Apesar de uma relativa homogeneidade que se procura com a União Europeia, bem como os esforços internacionais para combater o problema da sinistralidade rodoviária (em projectos como o SARTRE 3 (2004) em que há um esforço conjunto para estudar e intervir globalmente sobre o consumo de álcool, limites de velocidade, uso de cinto de segurança, por exemplo continua a

manifestar-se uma heterogeneidade considerável. A Suécia, por exemplo, conta proporcionalmente com apenas um terço dos mortos de Portugal (Pinto, 2006).

Auxiliando a perspectiva comparada, existem factores que aparecem como diferenciadores das realidades nacionais: tipo de veículo, idade do condutor, nível de gravidade dos acidentes, tipo de estrada em que os acidentes ocorrem, são alguns dos indicadores relativamente aos quais os países diferem (Reto e Sá, 2003), de onde se podem retirar pistas válidas para melhor se compreender o fenómeno. Assumindo esta perspectiva comparada, um dado que sobressai, é o facto de Portugal contribuir em 49% para a mortalidade em acidentes relacionados com “outros veículos” (pesados e motorizados de duas rodas) (Reto e Sá, 2003). De acordo com os mesmos autores, de um modo geral, na União Europeia o factor “tipo de veículo” sobrepõem-se ao factor “idade”. Portugal ocupa lugares de destaque juntamente com Espanha e França relativamente aos feridos em acidentes com veículos motorizados de duas rodas, e juntamente com o Reino Unido como os países com mais peões feridos, bem como à sinistralidade envolvendo veículos pesados, em particular. O factor idade não contribui para explicar a quantidade de vitimas feridas (Reto e Sá, 2003).

1.1.3. Medidas internacionais para diminuir os acidentes de viação

Diversos têm sido os esforços para alterar estas tendências. Por exemplo, o SARTRE 3, que é um programa desenvolvido e financiado pela União Europeia para o estudo do risco rodoviário dos países membros, que se insere dentro do estilo de investigação de inquéritos de auto e hetero representação dos condutores. Os factores chave investigados por este inquérito em que a prevenção tem incidido são: os níveis de álcool, a velocidade e o uso de cinto de segurança.

1.2. Condução agressiva

Os planos internacionais, bem como as investigações nacionais, contemplam essencialmente factores mais relacionados com a condução imprudente, à condução de risco. De acordo com alguns autores, a condução de risco (*risky driving*) é uma das componentes da condução agressiva (Dula, 2003).

A definição de condução agressiva não é consensual. Uma possível definição dada pela *Global Web Conference on Aggressive Driving Issues*, que decorreu no Canadá em Outubro de 2000, é a de que “comportamento de condução é agressivo se for deliberado, e que

contribua para aumentar o risco de colisão e se for motivado por impaciência, aborrecimento, hostilidade e / ou pressa” (UNECE, 2009).

Alguma literatura anglosaxónica identifica o fenómeno de condução agressiva e *road rage* (síndrome de raiva na estrada) como um factor de risco muito considerável e de difícil dissuasão. No Reino Unido, apesar da mudança acentuada de práticas verificada nos últimos anos devido ao aumento das sanções, este país continua a ser aquele em que mais se pratica a condução agressiva. Nos Estados Unidos estima-se que em 1996 tenham morrido 27650 pessoas e centenas de milhar tenham ficado feridas devido a acidentes resultantes de condução agressiva, incluindo na condução agressiva comportamentos como conduzir demasiado depressa, corridas ultrapassando semáforos vermelhos, costurar no trânsito e actos com intuito directo de prejudicar os outros, como colar à traseira do outro carro, barrar passagem ou bloquear os outros condutores (Dula, 2003; Reto e Sá, 2003).

Dados do *EOS Gallup Europe Survey on Aggressive Behaviour Behind the Wheel* (citado por UNECE) concluiu em Janeiro de 2003 mostram um aumento do problema: 66 % dos respondentes dos Estados Unidos, 48 % na União Europeia e 35% em Portugal reportaram terem sido vítimas de condução agressiva durante esse ano. 82% dos Portugueses no mesmo estudo, tem a de que os comportamentos agressivos aumentaram nos últimos anos, sendo só superados pelo Reino Unido (88%), Holanda(86%), ficando os Estados Unidos nos 75 % relativamente a esta percepção. Neste estudo verifica-se também uma relação elevada entre ter comportamentos agressivos e afirmar ter sido vítima do mesmo tipo de comportamentos. (UNECE, 2009).

As posições teóricas quanto à definição da origem problemática divergem entre os tradicionais eixos biomédico - sociológico. Existem movimentos nos Estados Unidos no sentido de considerar o *Road Rage* um distúrbio psiquiátrico específico relacionado com a impulsividade e agressividade (Smart, Asbridge, Mann, e Adlaf, 2003). Outras investigações no mesmo âmbito psiquiátrico associam alguns tipos de condução agressiva a distúrbios de personalidade específicos como a doença bipolar, em relação à qual a condução de risco, excesso de velocidade, excesso de consumo de álcool e impulsividade aparecem associadas (Galovski Malta, e Blanchard, 2006) As investigações em psicologia sobre condução agressiva estão particularmente focada em identificar constructos relacionados com aspectos da personalidade do condutor que vão exacerbar este tipo de condução, como é o caso da “procura de sensações”, (Thiessen e Au-Yeung, 2000), da impulsividade, da ansiedade ou da raiva na condução (Dula, 2003, Willemsen, Dula, Declercq e Verhaeghe, 2008), ou do

narcisismo patológico, exibicionismo e grandiosidade (Schreer, 2002). Por outro lado, a elevada prevalência de comportamento de condução agressiva na população aparece como argumento que reforça a ideia de uma problemática massificada. Uma investigação da *American Automobile Association Foundation for Traffic Safety* (AAAFTS) mostrou que 60% dos condutores admite perder a calma e irritar-se durante a condução (AAAFTS, 2009; citado por Dula, 2003). Considerando este sentido de condução agressiva como algo mais lato que engloba comportamentos intencionalmente agressivos, comportamentos de condução de risco e experiência de emoções negativas durante a condução, podemos pensar que este quadro torna-o muito menos um problema específico de algumas pessoas em particular, e mais um problema global, mas com eventual co-incidência em algumas patologias de personalidade. Ambos os lados da questão são válidos, em particular se pensarmos na diversidade de expressão de comportamentos agressivos na condução. Dula (2003) propõem uma divisão empírica dos comportamentos relacionados com agressividade na condução, dividindo-os em três tipos de comportamentos: comportamentos premeditados heteroagressivos, comportamentos de condução de risco e o experimentar emoções negativas durante a condução. Os comportamentos premeditados incluiriam tudo o que possa ser considerado hetero-agressão física, ou verbal, desde o buzinar insistentemente, ao bater intencionalmente no carro de outro utilizador da via, ou simplesmente gritar insultos. A condução de risco está mais aproximada ao conceito de procura de sensações (Jonah, 1996). Prende-se mais com um sentimento de invulnerabilidade inconsciente que culmina na auto-atribuição de competências muitas vezes irreais, na condução (omnipotência na condução), ingressando em comportamentos como conduzir a grande velocidade, ingressando em comportamentos de risco que não tendo um objectivo consciente de agredir o outro (ou a si) esse facto pode ocorrer. De acordo com Matthews, Desmond, Joyner, Carcary e Gilliland (1996), tanto a condução agressiva como a condução de risco (na forma de procura de sensações) se correlacionam positivamente com mecanismos de *coping* confrontativos, materializando-se numa maior taxa de multas, infracções, excesso de velocidade e erros perigosos de condução (Matthews *et al*, 1996). Experimentar emoções negativas durante a condução considera-se também um modo de agressão na condução, na medida em que pode também representar um risco para o condutor e ocupantes do veículo, dado haverem dados empíricos que demonstram que o este lado mais ligado à frustração e à ruminação dos afectos nos condutores, é também responsável por um aumento do número de acidentes. (Dula, 2003; Willemsen, Dula, Declercq e Verhaeghe, 2008). Esta divisão conceptual dos tipos de agressividade poderá ser

útil, tanto para conceptualizar a intervenção como para compreender, à luz de outros paradigmas (como nas ciências sociais), a forma como será adequado intervir ao nível clínico, bem como a forma como estes diferentes tipos de agressividade na condução se relacionam com outros constructos subjacentes psicopatológicos, de personalidade, mecanismos de *coping* ou mecanismos de defesa. Por exemplo, Matthews *et al*, (1996) demonstraram que o uso de mecanismos de *coping* emocionais correlacionam-se negativamente com a condução de risco, mas positivamente com condução agressiva.

1.3. Dos estudos de auto relato e de representação para a problemática das defesas e da agressividade

1.3.1. Sobre a possibilidade metodológica de se usarem questionários de auto-relato

A partir dos anos 80 e 90, começou a haver uma preocupação mais estruturada em estudar os problemas relacionados com os acidentes de viação de uma perspectiva psicológica e também sociológica. Apesar de as variáveis demográficas contribuírem para perceber os grupos de risco, não explicavam suficientemente as causas e variáveis do estilo de vida inerentes aos grupos de maior risco de acidentes, neste caso (Hatakka, Keskinen, Katila, e Laapotti, 1996) Esse facto levou os investigadores a optarem cada vez mais por investigar esta problemática dos acidentes de viação com recurso aos questionários de auto relato, bem como a estudos sobre a atitudes dos condutores, e sobre representações sobre os outros condutores. (Hatakka *et al*, 1996; Pinto, 2006). Apesar de esta matéria ser passível de *fake good* ou subestimação, analisando a correlação entre comportamento relatado e comportamento real, (Hatakka *et al*, 1996) foi possível aos autores concluírem que é possível encontrar e usar escalas de auto-relato e auto-avaliação que se correlacionam com o comportamento observado a nível longitudinal. Este facto é melhor predictor quando está em causa o estudo de aspectos motivacionais e estratégicos da condução do que quando está em causa a avaliação das competências ou riscos (Hatakka *et al*. 1996). No que diz respeito a condutores de risco, este estudo mostrou também que estes são facilmente identificáveis por questionários de auto-avaliação, e as correlações entre auto-avaliação e comportamento mostram-se fortes – os condutores com um nível mais elevado risco auto-reportado têm um maior número de contra-ordenações, tendo cerca do dobro de transgressões ao código, e uma vez e meia o número de acidentes (Hatakka *et al.*, 1996). Resultados semelhantes foram encontrados numa pequena

parte da amostra do estudo de Pinto (2006), em que alguns condutores de risco se assumem como tal (Pinto, 2006).

1.3.2. Questionários de auto-relato e estudos sobre as representações dos condutores

Os estudos de heterorepresentação e auto-representação dão-nos um outro parecer complementar sobre o panorama global. Actualmente, as pessoas preocupam-se em Portugal, bastante com a problemática dos acidentes de condução, no entanto alguns destes estudos no domínio da predição de risco (Pinto, 2006; Reto e Sá, 2003) procuraram perceber até que ponto existe uma relação entre a percepção do risco e a qualidade das práticas. Alguns dos estudos destes autores, parecem evidenciar uma diferença entre a preocupação das pessoas e as medidas de segurança que tomam, bem como uma diferença entre a responsabilidade que as pessoas atribuem aos outros e à que subscrevem para si mesmas. Então, quando a investigação se processa no sentido de perguntar a representação que um condutor tem dos outros *versus* a percepção que tem da sua própria condução, de um modo geral, a tendência é de atribuição de características positivas ao próprio e de negativas ao outro (Reto e Sá, 2003; Pinto, 2006). De acordo com Reto e Sá, num estudo de análise de conteúdo sobre como o indivíduo se define como condutor *versus* como define o outro como condutor, aparece um antagonismo entre eu cuidadoso (30%) *versus* um outro visto como mau condutor (23%), havendo poucos condutores a caracterizarem-se como maus condutores e raros condutores também a caracterizarem o outro como bom (Reto e Sá, 2003). Também no estudo de Pinto (2006), sobre a percepção de risco de um acidente rodoviário, o criar-se uma necessidade de segurança percebida, leva os condutores dos veículos ligeiros das estradas portuguesas a remeterem o risco de um acidente não para si próprio, um “si” que é percebido como tendo menos risco de envolvimento em acidente causado pelo próprio, mas o risco está no outro, em que a percepção de risco está num “outro” que é o que é perigoso e deve ser vigiado (Pinto, 2006). Como afirmado anteriormente, este tema dos acidentes tem não só um impacto dramático real, com perdas humanas, sofrimento físico e psicológico, mas também um impacto social nas expectativas que as pessoas têm sobre o fenómeno (risco percebido de acidente), e isso gera stress, angústias de morte e necessidade de emergência de estratégias defensivas de diluição da responsabilidade (Pinto, 2006). Então, apesar de muito preocupados com o problema da condução, por defesa da auto imagem como condutor (e poderíamos acrescentar da insuportabilidade da culpa), há um movimento de projecção da culpa: os culpados pelos acidentes são “os outros”. Parece, assim, haver evidência de que uma das

formas das pessoas se defenderem dos sentimentos de insegurança na condução e relativamente à probabilidade de terem um acidente passa por esta forma mecanismo de defesa da projecção, remetendo para outro ou o risco de ter um acidente, ou a culpa de causar um. Simultaneamente, o uso deste tipo de defesa implica um consequência relacional – a criação da reificação de “aliado ou inimigo” (Saraiva, 2002). Este produto da objectivação de realidades primeiramente abstractas permite às pessoas algum sentimento de conforto e segurança relativamente à identidade, (Pinto, 2006), e defesa dos indivíduos contra um sentido de vulnerabilidade pessoal face à ameaça (Joffe, citado por Pinto 2006). Situa-se portanto esta forma de protecção no âmbito dos mecanismos de defesa, explicados no ponto anterior. A teoria de Joffe (citado por Pinto, 2006) numa extensão das perspectivas psicanalíticas de Melanie Klein para a sociologia, aponta a importância da função defensiva deste processo, servindo para defender os indivíduos de um sentimento pessoal de vulnerabilidade à ameaça. Como demonstrou Joffe (citado por Pinto, 2006) numa investigação sobre o risco de um indivíduo contrair HIV no seu *ingroup* de pertença, este é um processo adaptativo e defensivo, este mecanismo de criação de representações sociais, ou de formação de estereótipos, e formação de grupos – Nos estudos de Pinto ou de Reto e Sá (2003), o “eu-bom condutor” constitui-se como grupo diferenciador de um “outro-mau condutor”. Esta é uma forte tendência de espécie, a da criação de grupos de pertença, como demonstrado nas experiências no âmbito da psicologia social realizadas por Tajfel, ou de Sherif, (citados por Millon e Lerner, 2003; citados por Saraiva, 2002) em que as pessoas tendem a considerar-se como diferentes e superiores às do outro grupo, e em que a construção de grupos artificiais é também responsável pelo nascimento de movimentos de ódio arcaicos relativamente ao outro grupo como consequência deste movimento defensivo (Saraiva, 2002). De acordo com Pinto (2006) O problema deste modo de conceptualizar remete a problemática da sinistralidade rodoviária para um “um contra todos”, que se transforma num “todos contra todos”.

Resumidamente, podemos neste momento afirmar que estes dados mostram dois aspectos complementares:

- Adaptativamente, a maioria dos condutores atribui características negativas aos outros condutores, e positivas a si mesmo como modo de se defender do risco percebido de ter um acidente, e neste sentido estamos no tema dos mecanismos de defesa.

- O facto de surgir um grupo dos que pertencem aos “maus condutores”; aos outros que não sou eu, fez surgir sentimentos de agressividade relativamente a um outro que me pode

fazer ter um acidente, e aí estamos no tema da agressividade. Desenvolveremos cada um destes ramos em maior detalhe, retomando seguidamente a sua relação com a problemática da condução agressiva.

1.4. Os Mecanismos de Defesa.

Os mecanismos de defesa são um dos constructos da psicodinâmica mais experimentados em investigação empírica, bem como um dos mais comuns a outras áreas da psicologia. (Cooper, 1998, Norem, 1998). Para Cooper (1998) as defesas fazem parte dos processos que permitem que a personalidade mantenha um simultâneo sentido de continuidade e mudança (Cooper, 1998). As defesas inconscientes repercutem-se na nossa vida, nas escolhas que fazemos, relações que estabelecemos, valores e projectos em que empreendemos (Ihilevich e Gleser, 1986). Juntamente com os estilos cognitivos, relações interpessoais e variáveis biológicas funcionam num conjunto que interage de forma única e pessoal (Millon, 2004). As defesas foram um aspecto saliente, original e importante no início de teoria de Freud, que se desenvolveu durante a vida e obra do autor, evoluindo o conceito “defesa” de sinónimo de recalçamento (pedra basilar da psicanálise) para uma diversidade de conceitos: Freud estipulou nove tipos de defesas: a projecção, a introjecção, regressão, a repressão, o virar-se contra o *self*, formação reactiva, a anulação, o isolamento, e a reversão (Cooper, 1998; Ihilevich, e Gleser, 1986)

Freud identificou cinco propriedades das defesas, descrevendo-as como um meio inconsciente de gerir instintos e afectos. Considerou-as distintas (discretas) umas das outras, reversíveis, e podem ser consideradas como adaptativas ou como patológicas (Freud citado por Plutchick, 1995). Mais tarde, Freud reconhece ainda as funções de bloquear, inibir ou distorcer conteúdos mentais; filtrar e encobrir conteúdos mentais pelo uso de conteúdos opostos ou diversos (Plutchick, 1995). Anna Freud foi responsável por teorizar e consolidar a teoria das defesas tendo acrescentado algumas à lista, como a identificação ao agressor e a intelectualização (Anna Freud, citada por Cooper, 1998; Ihilevich e Gleser, 1986; McWilliams, 2005). A autora apresenta a defesa como uma actividade do ego destinada a proteger o indivíduo contra uma exigência pulsional demasiado grande (A. Freud, citada por Bergeret, 1987). Atribui-se à autora também a importância dada à sublimação como mecanismo de defesa adaptativo não patológico, associando assim os mecanismos de defesa mais ao recurso e menos ao défice. Lagache, (citado por Bergeret, 1987) descreve as defesas

como processos automáticos, inconscientes, sob a dependência de processos primários, funcionando para redução da tensão pulsional e da angústia que dela decorre.

Os mecanismos de defesa foram também influenciados pelo evoluir das teorias em psicanálise. Cooper (1998) identifica Harry Stack Sullivan, (como Anna Freud, mais ligado à psicologia do Ego), como um dos primeiros teóricos a perspectivar as defesas do ponto de vista da relação interpessoal, considerando o valor relacional do mecanismo de defesa como algo que ocorre na relação com o outro (Cooper, 1998). Também Norem (1998) salienta esta mudança, argumentando sobre a utilidade de se compreender as defesas do ponto de vista das relações de objecto e da vinculação, devido a serem mais extensíveis a outros domínios da psicologia, bem como a temáticas actualmente mais pertinentes, como é o caso da auto-estima (Cooper, 1998, Norem, 1998). As relações de objecto trouxeram assim para o tema das defesas a noção de que não seriam tão independentes umas das outras, mas que tenderiam a funcionar em conjunto, formando arranjos que fazem parte do e funcionam com o padrão relacional da pessoa (Plutchick, 1995). Os autores das relações de objecto, entendem assim o agir humano como se inscrevendo numa base essencialmente relacional, considerando que os indivíduos, mesmo nas suas actividades mais complexas e adultas, reproduzem, de algum modo, as configurações relacionais que estiveram na base da sua relação primária (Coimbra de Matos, 2002). Particularizando, Klein teorizou os mecanismos de defesa no bebé, formados através da relação primária que este estabelece com a mãe e com a dinâmica de introjecção / projecção que desenvolve no sentido de reter para si coisas boas, expelindo as coisas más. Deste modo a criança vê-se livre das sensações de mau estar (Klein citada por McWilliams, 2005), desenvolvendo estes mecanismos de defesa para lidar com a ansiedade, bem como para lidar com a percepção da existência de um outro exterior a ele. Em certo sentido, a dinâmica de introjecção / projecção, que originará a identificação projectiva, é base da empatia. Esta forma mais arcaica de lidar com a ansiedade e culpabilidade – introjectar a culpa ou projectá-la no outro, é uma forma arcaica do funcionamento psicológico, funcionando em interligação com os mecanismos de defesa, mas que contém, do ponto de vista do desenvolvimento, a possibilidade de decorrer deste fenómeno a possibilidade de se desenvolverem defesas mais maduras. No entanto, apesar do desenvolvimento, este tipo de mecanismos mais primitivos permanecem em todos os indivíduos. Podem é co-existir juntamente com outros mais maduros e flexíveis, mas é essencialmente a prevalência ou não de mecanismos mais evoluídos que pode ser sinónimo, do ponto de vista psicodinâmico, de um desenvolvimento psicopatológico grave (McWilliams, 2005). Na base deste processo de

introjecção – projecção está a possibilidade da criança virar a agressividade contra o objecto, expulsando os impulsos agressivos negativos, tendo pouco a pouco a noção de poder e controlo sobre as ameaças (internas), passando o agredido (pelo seu mundo interno), por projecção, a ser o agressor. Pouco a pouco, a criança constrói uma noção de outro exterior a si, outro sentido como inteiro, mas não sem antes essa fase ser caracterizada por avanços e recuos. Esta fase foi denominada de fase de separação – individuação por Mahler (citada por Kohut, 1971; Mahler, 1972; McWilliams, 2005; White e Weiner, 1996) correspondendo à fase de “self nuclear arcaico” de Kohut. O *self* idealiza o objecto como cuidador onipotente, sintonizado, e introjecta essa parte do *self*-objecto (citado por Dias, 2006; Kohut, 1971), dando-se o processo de construção da constância objectal (Coimbra de Matos, 2002). Nesta fase, a carência de um *self*-objecto responsivo, condena o *self* a ficar pouco diferenciado do objecto, confundindo-se com ele, sempre dependente do seu cuidado e reabastecimento narcísico. A raiva narcísica aparece como uma contestação, uma reacção, uma “defesa” do bebé à falta de sintonia (White e Weiner, 1986) comprometendo a possibilidade do bebé se confirmar no objecto. Surgem aqui mecanismos de defesa como a clivagem, que permitem partir (clivar) a realidade em boa e má, podendo a criança guardar partes boas do objecto, mantendo dentro de si esses lados bons do objecto à custa de virar a agressividade contra si (Coimbra de Matos, 2001; McWilliams, 2005). São também característicos desta altura pré-depressiva a estruturação de mecanismos de defesa como o *acting out*. Próprio das patologias *borderline* e de relações de objecto anaclíticas, o *acting out* coloca na acção o que a mente ainda não é capaz de pensar devido a uma dor mental insuportável (Coimbra de Matos, 2002; Fleming, 2005), caracterizando-se a depressão anaclítica como o tipo de depressão que especifica deste tipo de nível de desenvolvimento, em que a auto e hetero - agressividade se confundem (Matos, 2005), em que o virar-se contra si, e o virar-se contra um objecto ainda indefinido do si se mesclam, dando-se uma hemorragia psíquica pela acção, modo característico que as personalidades do agir apresentam para se defenderem da sua subjacente dependência relacional e narcisismo deficitário (Coimbra de Matos, 2002). Na relação dual patológica, a criança, impedida de prosseguir o seu desenvolvimento saudável, fica também tolhida à possibilidade de introjectar o outro como existindo representado em si. Pelo contrário, na saúde mental a possibilidade da criança atingir a constância objectal permite-lhe entender o outro como um outro total, acedendo a uma relação de objecto ambivalente, com lugar para a simbolização, a identidade confirmada (Coimbra de Matos, 2006, Matos, 2005) e assim o acesso à possibilidade de representação (Matos, 2005), em que a regra (superego

paterno) é, como Anna Freud postulou para as próprios mecanismos de defesa, algo simultaneamente que controla, mas que também que reforça, dá prazer e identidade (citada por Cooper, 1998).

Quer se subscreva a perspectiva pulsional, da psicologia do ego, das relações de objecto ou psicologia do *self*, é relativamente consensual, que as defesas organizam-se num *continuum* de complexidade (Lagache, citado por Bergeret, 1987), diferindo quanto ao grau de maturidade, sendo que estruturas de personalidade de nível neurótico tenderão a ter defesas mais maduras do que estruturas de personalidade de nível borderline ou psicótico (Cramer e Colledge, 2000; Millon, 2004, McWilliams, 2004, 2005). Este aspecto é particularmente importante, na definição de *cluster* de defesas mais adaptativas do que outras. O nível de complexidade / maturidade da defesa tem que ver com a intensidade e frequência com que é usada pela pessoa, bem como o grau de distorção com a realidade que evidencia e o nível de adaptação que promove (Ihilevich e Gleser, 1986). McWilliams (2005) descreve como defesas mais primitivas, (e como tal, mais associadas a níveis de desenvolvimento psicodinâmico mais precoces), defesas como a retirada primitiva, a negação maciça o controlo onnipotente e as idealização e desvalorização primitivas, como defesas características dos níveis de desenvolvimento psicóticos. A projecção, introjecção, identificação projectiva, clivagem do ego e o *acting out* egosintónico são definidas como processos intermédios, mais característicos de funcionamentos *borderline* em que a angústia prevalente é a de separação, associada à fase de separação-indivuação de Mahler (McWilliams, 2004; 2005). A Psicanalista Americana situa ao nível dos processos superiores os mecanismos de defesa como o recalçamento, a regressão, o isolamento, a intelectualização, racionalização, moralização, anulação, a inversão, e o *acting out* egodistónico, como defesas características de funcionamentos de nível neurótico. (McWilliams, 2004, 2005). Deste modo, Kernberg (citado por McWilliams, 2004) define que as defesas de nível superior como a formação reactiva, isolamento anulação e racionalização protegem o ego dos conflitos intrapsíquicos, rejeitando do ego consciente o derivativo da pulsão. Por outro lado, mecanismos de defesa como a clivagem, protegem o ego dos conflitos mantendo através da dissociação com o mundo externo experiências contraditórias com o *self* (Kernberg, citado por McWilliams, 2004). Assim, as defesas de nível neurótico estão associadas a lidar com os impulsos internos e obedecer ao princípio da realidade, enquanto que as defesas primitivas implicam uma fronteira entre *self* e mundo externo, dificultando adaptação e protecção do indivíduo no contexto da realidade. Neste sentido, é pertinente fazer a ponte entre o uso de mecanismos de

defesa mais adaptativos à realidade *versus* mecanismos menos adaptativos à realidade no acto de conduzir. Um pouco neste mesmo sentido mas relativamente aos mecanismos de *coping*, Matthews *et al*, (1996), demonstraram que os mecanismos de *coping* centrados na tarefa e os mecanismos de *coping* de reapreciação do problema estão correlacionados com um estado de alerta para a detecção de problemas na estrada durante a condução, e com a prevenção de acidentes; pelo contrário, mecanismos de *coping* confrontativos correlacionam-se com procura de emoções, condução agressiva e maior número de acidentes (Matthews *et al*, (1996).

1.4.1 – Os Mecanismos de defesa ligados à problemática da agressividade na condução

Recuperando o ponto 1.3, a pertinência do uso de defesas inconscientes foi argumentado pelo uso da projecção, como mecanismo para lidar com aspectos angustiantes ligados à possibilidade de ocorrer um acidente, junto com processos de criação de um “outro” agressor para onde esse receio é enviado (Joffe, citado por Pinto, 2006) , bem como a eventual responsabilidade no todo da condução. Foi também possível conceptualizar a condução como um acto a dois ou mais, em que existe o eu e o outro utente da via, e deste modo é possível pensá-la como um acto relacional, como tal influenciado pelo passado relacional da pessoa atrás do volante. Mais factores concorrem neste contexto. Considerando os conceitos de Kohut sobre vulnerabilidade narcísica, (Kohut, 1971; White e Weiner, 1986) e sobre a decorrente necessidade de compensação narcísica, bem como necessidade de controlo do objecto, por recurso ao mecanismo de defesa da (auto) idealização primitiva (Bergeret, 1998; McWilliams, 2005) e/ou por recurso à mania e ao acting-out como protector do narcisismo (Coimbra de Matos, 2006), origina no indivíduo uma percepção exagerada das suas potencialidades, podendo esse facto se traduzir-se numa condução onnipotente, e como tal, acima (na verdade abaixo) das regras (da triangulação), aquém da representação (Matos, 2005). De facto, numa investigação sobre o papel do narcisismo na condução agressiva (Schreer, 2002) demonstrou que a auto-percepção irrealista do *self* cria duas reacções nos condutores com mais narcisismo patológico - uma visão acentuada das atitudes dos outros como algo que é contra eles (relacionando-se aqui aos aspectos paranóides, projectivos em personalidades de nível *borderline* de desenvolvimento, de acordo com McWilliams (2004; 2005) ou Coimbra de Matos (2002); por outro lado, essa percepção legítima, no seu entender, uma retaliação. Também Matos (1998) caracteriza a relação da depressão narcísica ou de

inferioridade como o factor que mais contribui para o acontecer dos acidentes de moto em adolscntes. (Matos, 1998). Outro aspecto decorrente deste narcisismo debilitado tem que ver com a agressividade virada contra si. O fazer-se acidentat é, para o jovem depressivo um agir de mecanismos de defesa de acting-in, em que, para conservar a idealidade do objecto, e para se conservar na idealidade de objecto, o jovem, na sua condução perigosa, coloca-se a jeito de se suicidar (Coimbra de Matos; 2001, Khantazian, 1983; Matos, 2005).

1.5. A agressão – perspectiva multidisciplinar

Conceptualizando o conceito de agressão, importa, antes de mais, assumir neste estudo um enfoque privilegiado sobre as teorias que focam a agressão de um ponto de vista do indivíduo, e menos do ponto de vista do grupo ou da agressão controlada institucionalmente. Esta distinção é considerada relevante por alguns autores que focaram os dois lados do fenómeno importante para autores como Fromm (1947) ou Hacker (1972)

Autores tanto na área da biologia, da etologia como na psicanálise consideram a agressividade como inata. Esse aspecto é notório em particular no início da etologia e da psicanálise. Tanto Freud como Lorenz conceberam a agressividade como inata e hereditária (Ajuriguerra, 1970; Hacker, 1972; Scharfetter, 2002). Em *A agressão*, Lorenz posiciona-se, como Freud, relativamente ao facto da agressão ser instintiva e inata, originária de uma necessidade instintiva de descarga dos impulsos. A cisão de opinião de Lorenz relativamente à posição de Freud sobre a agressão dá-se relativamente ao conceito de instinto de Morte. Lorenz considera que o impulso agressivo é sempre originalmente a favor da preservação da vida, e que a presença de uma grande quantidade de agressividade em alguns indivíduos derivaria do facto de num momento pré-histórico, a evolução intra-específica ter seleccionado homens com um nível agressividade maior do que a adequada à sociedade actual (Lorenz, 1966). (É interessante notar que apesar de criticar o instinto de morte, Lorenz subscreve, nesta afirmação, parte do que pode ser entendido numa perspectiva psicanalítica, o conflito entre Id e Superego, conflito que elicita o uso de mecanismos de defesa). Wilson (1975, 1978) concorda também no facto da agressão ser inata, considerando, no entanto, ao contrário de Freud e Lorenz, considera que esta pode não ser uma inevitabilidade humana. Este autor é optimista relativamente ao ser humano, caracterizando-o como um dos mamíferos intra-especificamente menos agressivo (Wilson, 1978).

A agressão é um conceito lato. De acordo com Wilson (1975), refere-se ao invadir os direitos de outro, forçando-o a abdicar de algo que possui ou poderia possuir, tanto por acto físico como por ameaça (Ajuriguerra, 1970; Wilson 1978) Alguns autores (Hacker, 1972; Meyer citado por Ajuriguerra, 1970, Meyer citado por Hacker, 1972, Wilson,), consideram que na prática esta definição é parca do ponto de vista da etologia, devendo ser definidos diversos tipos de agressão (à semelhança da variedade de mecanismos de defesa). Meyer (citado por Hacker, 1972) distingue seis tipos de agressão instintiva, biologicamente organizadas no sistema límbico – agressão predadora, agressão por rivalidade, por medo, por irritabilidade, agressão territorial e agressão maternal. Hacker salienta a necessidade de se acrescentar à lista a agressão instrumental – aprendida. Edward Wilson (1975) fundador da sociobiologia, acrescenta a estas a agressão sexual, e a agressão moralizadora, e a agressão anti-predatória (extra-específica). Propondo referir-se à agressão por rivalidade a “agressão por dominância” e divide a agressão maternal em “agressão disciplinadora parental” e agressão de desmame. O maior alerta de Wilson centra-se no facto do *overcrowding* (sobrepopulação) e a conseqüente luta por recursos serem o maior promotor da agressão. (Wilson, 1975). Estes mecanismos de agressão são assim entendidos como adaptativos, e adequados à manutenção da sobrevivência das diversas espécies animais, podendo, em certa medida haver uma extrapolação teórica, à luz da etologia humana, de alguns destes sub-tipos de agressão para o comportamento humano. No entanto, tanto Fromm (1972) como Wilson (1975, 1978) não abdicam da noção humanista de ser importante, e eticamente defensável compreender e prevenir e intervir na problemática da agressão humana patológica. Esta ponte entre etologia humana e animal é salientada tanto por Fromm (1972) como por Scharfetter, (2002), e ilustram que, à semelhança do que acontece na natureza, é necessária uma determinada quantidade de agressão no comportamento humano, no funcionamento normal. A defesa da territorialidade por exemplo, seria espelhada como fomentador da competição, dos empreendimentos pessoais e profissionais e a dominância como regulação das relações interpessoais (Fromm, 1972; Scharfetter, 2002), podendo, no entanto, a agressão ser disfuncional e patológica quando não elaborada e mal dirigida.

1.5.1. Perspectiva psicodinâmica sobre a auto e heteroagressão

Como já afirmado, um dos marcos psicodinâmicos mais iniciais mais importantes na conceptualização da agressão é a necessidade de Freud separar o conceito do domínio das pulsões sexuais. Em *Mal estar na civilização* Freud escreve que a tendência agressiva é uma

força autónoma originária e independente da sexualidade. (Freud, 1930), relacionando-se com o que tivera já necessidade de conceptualizar anteriormente, o binómio eros – thanatos como entidades instintivas separadas, um instinto de vida e um instinto de morte. (Freud, 1920). Fromm (1967) recupera e reformula os conceitos de Freud de pulsão de Morte. Descreve três estruturas caracteriais que preconizariam o fomento da agressão patológica – o amor à morte (necrofilia), o narcisismo maligno e a fixação incestuosa simbiótica (Fromm, 1967). Combinadas formariam o síndrome de deterioração, oposto às orientações de amor à vida, amor ao homem e à independência (síndrome de crescimento biofílico) que impele homens a destruir por amor à destruição e a odiar por amor ao ódio. (Fromm 1967, 1972). Este amor ao ódio, remete muito para o Matos (2005) ou Coimbra de Matos (ex. 2006) definem como pulsões anobjectais (destruidoras do objecto) opostas a pulsões objectais, e com o que Bion (1959) designou como por vínculo pelo ódio, reportando-se ao tipo de ligação relações destrutivas que pacientes difíceis (*borderline*) estabelecem. Esta descrição de Fromm liga também com o conceito de instinto de morte de Freud, conceito útil para compreender tanto a auto como a hetero-destructividade. Khantazian (1983) afirma que os conceitos centrais para compreender a sobrevivência e a auto-destructividade se encontram, em grande medida nos escritos de Freud, e que deram grande importância às ideias de auto-preservação, auto-protecção e sobrevivência. Para Freud, por exemplo em *Mal-estar na civilização* (Freud, 1930), escreve que a na impossibilidade de descarga para a realidade exterior dos instintos agressivos, (...) *qualquer restrição dessa agressividade dirigida para fora estaria fadada a aumentar a autodestruição (...) destruindo o seu próprio eu (self)*. (Freud, 1930, pp. 74). Por vezes estes actos auto ou hetero-destructivos aparecem como formas de suicídio ou comportamentos parasuicidários (Coimbra de Matos, 2001), agidos em forma de *après-coup* (Khantazian, 1983), estando a “encomenda” da acção inscrita antes do acontecimento mas podendo essa encomenda ser compreendida no após-acontecimento, como um agir do instinto de morte.

1.5.2. Compreensão psicodinâmica da agressão na condução e acidentes de viação.

Assim, relativamente aos acidentes de condução, recuperando a visão de Freud, podemos, entender estes, de acordo enquanto um agir a Pulsão de Morte em *après-coup*. Kanthasian (1983) descreve a manifestação do instinto de morte em diversas formas do comportamento humano virado contra o *self*, nomeadamente em formas de “suicídio crónico”. Tabachnick (citado por Kanthasian, 1983), no seu estudo sobre acidentes de condução. Neste estudo,

identificou 20% das vítimas como deprimidas, e o outro grupo (80%) não apresentavam depressão mas apresentavam personalidades com orientação para a acção, sendo comum a ambos os grupos uma “encomenda de morte” resultado de uma raiva e agressividade muito intensas viradas contra o *self*. (Khantazian, 1983). Neste sentido, Matos (2005) considera que prevenir o acidente pode apenas passar por ter uma pré-representação do mesmo, compreendo-o à luz da função, dos objectivos inconscientes que ele cumpre enquanto dimensão depressiva da personalidade, e como tal, auto-destrutiva. (Matos, 2005). Também Coimbra de Matos foca esta dimensão depressiva e suicidária referindo que *é o indivíduo que se mata por acidente, consciente ou inconscientemente* (Coimbra de Matos, 2001; pp.137).

As questões da agressividade, podem, em psicologia dinâmica, ser também lidas pela escola das relações de objecto. Já Freud salientara o facto das experiências de privação e isolamento aumentarem a agressão (Freud, citado por Lorenz, 1963). Klein (citada por Ajuriguerra, 1970) defende a existência no bebé de uma luta entre sentimentos arcaicos de amor e ódio (Ajuriguerra, 1970). Klein teorizou a relação mãe-bebé como sendo uma relação em que num primeiro momento a criança estabelece com a mãe uma relação parcial em que a mãe (seio) se empresta como cuidadora e receptora da projecção dos impulsos tanto de ódio como de amor do bebé, acalmando a sua angústia, e cuidando da sua capacidade de aguentar a frustração, livrando-se a criança deste modo das sensações de mau estar (McWilliams, 2005), podendo, pouco a pouco, construir, na relação primária, a relação com o outro (Coimbra de Matos, 2001). Esta díade fusional pouco a pouco, irá constituir-se como esquema de funcionamento mental da relação que a criança desenvolve com o outro, passando este desenvolvimento por fases que comprometem aspectos da vida, da possibilidade de se relacionar consigo e com o outro, e com a agressividade a esse se relacionar. Bion (citado por Fleming, 2005) referiu-se à capacidade da mãe conseguir ler estes sinais arcaicos na criança como *reverie*, capacidade de sonhar, de mentalizar o afecto em bruto (função alfa), devendo “emprestar o seu aparelho de pensar” ao bebé, desintoxicando-o dos seus afectos agressivos (beta) (Fleming, 2005).

Na continuação destes trabalhos e afirmando modo de equacionar a relação com a agressividade Kohut (citado por Cooper, 1998; citado por White e Weiner, 1986) perspectiva a agressividade não como tendo por base uma causa instintual, mas afirma-a como tendo uma origem relacional. Para o autor, o que estaria na base dos sentimentos da agressividade seria uma raiva narcísica, movimento do sujeito para com um objecto materno pouco cuidador, pouco sintonizado com as necessidades do bebé. A agressão em forma de raiva

narcísica surge assim no bebé como uma reivindicação de sintonia (Kohut, 1971). Na falta de uma resposta empática por parte do *self*-objecto, o bebé estabelece o controlo onnipotente do mesmo, (Dias, 2006; Kohut, 1971; White e Weiner, 1986). Os objectos são nesta fase vivenciados como extensões narcísicas do *self*. Se o desenvolvimento ficar estagnado nesta fase, o *self* ficará com um tipo de debilidade que se traduz num tipo de relação de objecto anaclítica, esquema relacional em que a relação com o outro está ao serviço de um objectivo concreto, não mentalizado, parcial e instrumental (Coimbra de Matos, 2002). Este tipo de relação de objecto, é característico dos pacientes *borderline*. A génese desta relação de objecto é caracterizada, segundo Coimbra de Matos (2002) pela falta de uma anáclise, de uma relação de apoio consistente e suficientemente vivida, tendo o objecto falhado na sua função cuidadora e de protecção. Estamos assim no domínio do cuidado funcional, no cuidado das coisas concretas, agidas e não mentalizadas. Manuel Matos (2005) acrescenta que este tipo de relação de objecto se caracteriza por uma grande dependência objectal, mas também uma grande presença do elemento violência, relacionando-a com o ataque ao vínculo de ligação (conceito de Bion), e com a raiva narcísica (conceito de Kohut), havendo agressividade emergida contra o objecto abandonante. Na falta da estruturação de um narcisismo saudável em que o *self*-objecto se emprestou um olhar confirmador, um *mirroring* às necessidades e investimentos da criança, (Coimbra de Matos, 2002; Kohut, 1971; White e Weiner, 1986) fica uma vulnerabilidade narcísica, a impulsividade e a impossibilidade de estruturar uma auto-estima sustentada. Este tipo de estruturas de personalidade e de relação de objecto encontra ainda na acção, uma forma de descarga da dor mental (Fleming, 2005), devido à dificuldade em elaborar, de suportar o sentimento de vazio, e desprotecção e desvalorização. (Coimbra de Matos, 2002).

Na temática da condução agressiva e acidentes de viação, à semelhança do que acontece com os adolescentes, este tipo de estrutura traduz-se numa *condução impulsiva, agitada, irregular, irreflectida e provocatória, quando prevalece a agressividade* por oposição a uma *condução suave, regular, planeada e atempada quando prevalece a componente libidinal*. (Matos, 2005; pp. 151).

Capítulo 2 – Objectivos do estudo

2.1. Objectivos

Define-se como objectivo geral deste trabalho averiguar a relação entre a agressividade na condução e os mecanismos de defesa em condutores transgressores. Define-se como objectivo complementar caracterizar os condutores dos diversos tipos de transgressão (por tipo de transgressão) relativamente a aspectos sócio-demográficos pertinentes.

2.1.1 Objectivo principal

Tendo por base a noção de que há uma relação de continuidade entre a condução e o resto do funcionamento psicológico do indivíduo, considera-se como objectivo principal:

- Averiguar quais as possíveis relações entre agrupamentos específicos (*clusters*) de mecanismos de defesa e sub-tipos de agressividade na condução.

2.1.1.1 Objectivos específicos

Neste seguimento, consideram-se como objectivos específicos:

a) Averiguar a existência de relação entre mecanismos de defesa orientados para a expressão directa da agressividade e as emoções negativas durante a condução, a condução agressiva e a condução de risco;

b) Averiguar a existência de relação entre mecanismos de defesa orientados para atribuição de intenções hostis por parte do outro (projectão) e as emoções negativas durante a condução, a condução agressiva e a condução de risco;

c) Averiguar a existência de relação entre mecanismos de defesa que separam o afecto do conteúdo, (intelectualizantes) e as emoções negativas durante a condução, a condução agressiva e a condução de risco;

d) Averiguar a existência de relação entre mecanismos de defesa que recorrem a soluções intrapunitivas e as emoções negativas durante a condução, a condução agressiva e a condução de risco;

e) Averiguar a existência de relação entre mecanismos de defesa que revertem para neutra ou positiva uma situação negativa (frustrante) e as emoções negativas durante a condução, a condução agressiva e a condução de risco.

2.2. Hipóteses do estudo

2.2.1. Hipóteses do objectivo principal

A hipótese geral do objectivo principal do estudo define-se como:

Espera-se que alguns dos agrupamentos específicos (*clusters*) de mecanismos de defesa estejam correlacionados positivamente com alguns sub-tipos de agressividade na condução; espera-se também que alguns agrupamentos específicos (*clusters*) de mecanismos de defesa estejam correlacionados negativamente com alguns sub-tipos de agressividade na condução. Especificamente:

2.2.2.1 Hipóteses específicas do objectivo principal

a) Espera-se encontrar uma correlação positiva entre mecanismos de defesa orientados para a expressão directa da agressividade e as emoções negativas durante a condução, a condução agressiva e a condução de risco;

b) Espera-se encontrar uma correlação positiva entre os mecanismos de defesa orientados para atribuição de intenções hostis por parte do outro (projectão) e as emoções negativas durante a condução, a condução agressiva e a condução de risco;

c) Espera-se encontrar a existência de uma correlação negativa entre mecanismos de defesa que separam o afecto do conteúdo, (intelectualizantes) e as emoções negativas durante a condução, a condução agressiva e a condução de risco;

d) Espera-se encontrar uma correlação positiva entre mecanismos de defesa que recorrem a soluções intrapunitivas, e as emoções negativas durante a condução, a condução de risco e mas correlacionada negativamente com a condução agressiva;

e) Espera-se encontrar uma correlação negativa e entre os mecanismos de defesa que revertem para neutra ou positiva uma situação negativa (frustrante) e as emoções negativas durante a condução, a condução agressiva e a condução de risco.

Capítulo 3 – metodologia

3.1. A Prevenção Rodoviária Portuguesa

A recolha de dados efectuou-se na Prevenção Rodoviária Portuguesa. Esta instituição de utilidade pública que tem como objectivo a prevenção dos acidentes rodoviários e a redução das suas consequências, através da promoção de acções de desenvolvimento da educação rodoviária, análise de dados do trânsito rodoviário, investigações sobre esta área e elaboração do programa de segurança rodoviário. (PRP, 2009). Desempenha também funções formativas para os técnicos de segurança rodoviária e concebe, planifica e realiza campanhas e formações de prevenção rodoviária, quer para o público em geral, quer para públicos específicos, como jovens, e condutores transgressores. Estes condutores infractores são judicialmente indiciados para realizarem cursos específicos de reabilitação de condutores infractores, os quais são alternativa à cassação do título de condução (que constitui pena acessória à coima, pela infracção cometida, constitua ela contra-ordenação, ou crime). São cursos de reabilitação de condutores autuados por consumo de álcool ou excesso de velocidade. Foram precisamente utentes destes cursos que constituíram a amostra desta investigação.

3.2. Participantes

Dada a temática da agressividade na condução, considerou-se pertinente realizar o estudo com condutores transgressores. Foi solicitada a colaboração da PRP para o estudo, aspecto que foi aceite. A amostra foi então constituída a partir de homens adultos (com mais de 19 anos), dos cursos de Formação da PRP para condutores transgressores. As aplicações decorreram entre Junho e Setembro, tendo incidido sobre participantes dos cursos de contra-ordenação de álcool, contra-ordenação de velocidade, e álcool crime. A participação dos sujeitos foi voluntária. A solicitação para participação na investigação foi realizada no início dos dias de formação em que seriam aplicados os questionários, no final do dia de formação, após a hora de término da mesma. No total, foi pedido a 84 sujeitos a sua participação na investigação, tendo apenas 30 acedido ao pedido. Apenas 24 dos sujeitos foram considerados casos válidos. A aplicação dos questionários foi bipartida em dois momentos, tendo-se

aplicado dois instrumentos num dia e um terceiro noutra. Todos os participantes que responderam aos primeiros dois questionários responderam também ao terceiro.

3.3. Procedimento

Os questionários foram aplicados em grupo, aos sujeitos dos cursos de álcool crime, contra-ordenação de álcool e contra-ordenação de velocidade, que tiveram lugar em Junho, Julho e Setembro de 2009, em Lisboa. Estes cursos decorreram aos Sábados, das 9:30 às 17:30, sendo cada curso composto por duas sessões. Os cursos decorreram nas instalações da PRP, mas em locais separados, (na Rua Rosa Araújo, perto do Metro do Marquês de Pombal, e na Estrada da Luz, perto do Metro das Laranjeiras) tendo, na maior parte dos casos ocorrido cursos em simultâneo nos dois centros de formação. Para assegurar uma amostra o maior possível, houve necessidade de o investigador recorrer a outros entrevistadores, também Psicólogos, familiarizados com os instrumentos utilizados, para assegurarem a aplicação no segundo local de formação.

Foi discutido o melhor momento da formação em que se poderia aplicar os questionários. Devido à extensão de um dos instrumentos (o *Defense Mechanism Inventory* (DMI)) foi decidido que apenas seria possível aplicar os questionários se em dois momentos separados (num primeiro dia da formação, e num segundo dia de formação, na semana seguinte).

Os questionários foram aplicados na própria sala de formação, após o término desta. Em alguns dos casos, os formandos foram agregados numa única sala, para facilitar o procedimento e explicação, dado haver apenas um entrevistador por centro de formação. Durante a aplicação, o entrevistador apresentou-se como estando a realizar (ou como estando auxiliar à realização de) um estudo no âmbito de um mestrado integrado na área de Psicologia, sobre problemas na condução. Foi também enunciado que o entrevistador estaria disponível, durante o preenchimento dos questionários, para qualquer dúvida que surgisse.

Foi assegurada a confidencialidade dos participantes, bem como o carácter voluntário do estudo, e desvinculado da formação em questão, enunciando que não havia respostas certas nem erradas, devendo os utentes responder o mais honestamente possível. A confidencialidade dos dados foi assegurada pelo preenchimento de um código escolhido pelos entrevistados, sendo a sugestão dada, compor o código por duas letras do primeiro e do último nome, e dois últimos números do telemóvel, sendo sugerido no entanto, que poderiam usar outras letras ou números se preferissem. Foi explicado o motivo deste procedimento: o facto

de ter de se realizar a aplicação em dois momentos, e ser importante assegurar que os 3 instrumentos correspondiam todos à mesma pessoa.

Durante a aplicação foi solicitado aos sujeitos que preenchessem todos os itens, especialmente nos questionários DDDI e DMI, dado que nestes seria necessário estarem preenchidos na totalidade para o sujeito ser válido na amostra. Em alguns casos houve necessidade de esclarecer algumas dúvidas dos participantes, como acolher algumas críticas a algumas questões, em particular do questionário sócio-demográfico. Na aplicação do DMI foi necessário por vezes, com alguns formandos, realizar um exemplo na folha de preenchimento mais acompanhado, de modo ao sujeito apreender o mecanismo de preenchimento do inventário.

3.4. Dificuldades na recolha de dados

Ocorreram diversas dificuldades na recolha de dados. No que concerne aos participantes, um dos aspectos foi problemático. Verificou-se uma parca adesão na maioria dos cursos para uma situação educativa estruturada (cerca de um terço dos participantes totais). No entanto, esta parca adesão é compreensível à luz do estado fatigado dos sujeitos, após um dia de formação, e a algum sentimento de contrariedade e de frustração por estarem a realizar o curso de formação. Este aspecto da investigação ser de resposta voluntária criou um efeito que deve ser considerado, o da amostra de participantes não corresponder nem ser representativa da população total do curso em questão, dado terem eventualmente tendido a responder os sujeitos mais relacionais, portanto, com mais desejo de agradar, podendo aceder a um pedido de um outro. O tema e o contexto legal de reinserção inerente ao curso, terá também contribuído para uma tendência de resposta por parte dos sujeitos com um elevado grau de desajustabilidade social, aspecto que será mais detalhadamente discutido em pontos posteriores.

No que diz respeito a limitações inerentes ao procedimento, ao desenho da recolha de dados, verificou-se que esta se tornou particularmente mais difícil devido à extensão dos instrumentos utilizados, sendo este aspecto muito sensível considerando o resto das variáveis do contexto de aplicação. Foi também difícil assegurar o total preenchimento dos questionários, aspecto que seria possível num preenchimento mais individualizado, no entanto, no geral, a aplicação em grupo de qualquer uma dos questionários decorreu dentro da normalidade. Apesar do receio inicial sobre eventual mortalidade da amostra, devido à aplicação ser bipartida, tal mortalidade não se verificou, pelo que a taxa de compromisso dos

sujeitos entre a primeira aplicação e a segunda foi de 100%, não tendo constituído uma limitação.

3.5. Instrumentos utilizados

Na investigação foram utilizados três instrumentos: uma tradução do Dula Dangerous Driving Index (DDDI), o Defense Mechanism Inventory (DMI) e um questionário sócio-demográfico, construído para recolha de informações complementares dos participantes, no que concerne aos seus dados demográficos como aos seus dados como condutor.

3.5.1. O *Dula Dangerous Driving Index*

Para medir a agressividade na condução, recorreu-se, com devida autorização por parte do autor, a um questionário não validado para a população portuguesa, o *Dula Dangerous Driving Index*. Este inventário em questão foi construído por Chris Dula em 2003 e é um questionário que mede a agressividade na condução. É um questionário de auto-relato, constituído por 28 itens, afirmações com resposta em escala de *likert* de 5 pontos (Nunca; Raramente, Algumas vezes, Muitas vezes; Sempre). Divide-se em três sub-escalas: “condução agressiva”, “condução de risco” e “emoções negativas durante a condução”. O questionário não apresenta itens que seja necessário reverter. Os *Alfa de Cronbach* da escala na investigação de Dula (2003) foram de $\alpha = .91$ na escala completa, $\alpha = .85$ na escala de “emoções negativas durante a condução”; $\alpha = .81$ na escala de “condução agressiva” e $\alpha = .79$, na escala de “condução de risco.”, sendo que a média das respostas foi de média = 62.81(d.p. 13.96) na escala completa, média = 24.69 (d.p. 4.96) na escala de “emoções negativas durante a condução”; média = 14.64 (d.p.= 4.86) na escala de “condução agressiva” e média de 23.48 (d.p. 6.17) na escala de “condução de risco.”. No geral, os homens pontuaram mais nas escalas de “condução agressiva” e de “condução de risco” do que as mulheres. Na escala de “emoções negativas durante a condução” ambos os sexos pontuaram de modo similar.

Esta medida foi originalmente construída por Dula e Ballard (2003) tendo sido estudada numa Tese de Doutoramento da Universidade da Virgínia, nos Estados Unidos (Dula, 2003). O questionário DDDI foi desenvolvido com condutores jovens, no contexto universitário. No estudo de Dula (2003), o DDDI, a validação procedeu-se correlacionando o DDDI com outras escalas de condução agressiva, a *Propensity for Angry Driving Scale* (PADS), de DePasquale,

Geller, Clarcke e Litleton (2001), e com medidas de raiva, zanga (*anger scales*) como a *State-trait Anger Expression Inventory* (STAXI), de Spielberger, (1996) e com a *Interpersonal Behaviour Survey* (IBS), de Mauger e Adkinson (1980), de agressividade (citados por Dula, 2003). Foram também utilizadas medidas de ansiedade, como a 16PF. Foi também correlacionado com o desempenho dos participantes num jogo de computador em que o desempenho dos jogadores foi gravado e codificado. Em todos estes casos as correlações entre as escalas e as sub-escalas do DDDI e os outros instrumentos foram muito significativas. (Dula, 2003).

Ao nível internacional, recentemente foi utilizado o DDDI noutros países, nomeadamente na Bélgica Willemsen, Dula, Declercq, e Verhaeghe (2008), com condutores transgressores, em cursos devido a contra-ordenação de álcool, e excesso de velocidade (semelhantes aos da PRP), tendo a escala mantido alfas superiores a $\alpha=.75$, mas verificaram-se valores inferiores nas sub-escalas, considerando os autores ser necessário introduzir uma medida de deseabilidade social (para controlar o *fake good*) em amostras com transgressores.

3.5.2. O *Defense Mechanism Inventory*

O *Defense Mechanism Inventory* (DMI) é um inventário de mecanismos de defesa criado por Gleser e Ihilevich em 1969. Foi validado para a população portuguesa por Justo (1994), tendo sido utilizado com autorização deste investigador.

De acordo com Justo (1994), foi criado tendo por vista os mecanismos de defesa como compreendidos à luz da teoria psicodinâmica. O teste é composto por diversas histórias (10) apresentadas ao sujeito. Nestas, um personagem sofre uma situação conflituosa relativa a aspectos da vida emocional (conflito com a autoridade, de independência, competição, género e situacional) (Juni e Masling, 1980; Justo, 1994). São então apresentadas cinco opções de resposta acerca do “que o sujeito poderia fazer (comportamento real)”; “o que poderia fazer se reagisse sem pensar (na fantasia)”, “o que lhe passaria pela cabeça”, e “como se sentiria e porquê”, devendo, em cada grupo de cinco, o sujeito escolher qual a que mais se aproximaria à sua reacção, e qual seria a que menos se aproximaria à sua reacção. Em formato de aplicação de grupo, estas escolhas são registadas pelo sujeito numa folha de resposta própria.

Existem seis versões diferentes do DMI, com diferenças repercutidas nas histórias, adequadas ao sexo e idade dos participantes, distinguidas em idosos, e adultos: homens, e mulheres, e adolescentes: rapazes ou raparigas.

O DMI mede cinco tipos de *clusters de defesas*. Reacções agressivas directas ou indirectas, incluindo defesas como identificação com o agressor (*Turn against object, TAO*), a Projectão, entendida como atribuição de características ou intenções indesejáveis a um objecto externo, partindo do princípio que o outro tinha já intenções hostis (*Projection, PRO*), o recurso a defesas que separam o afecto do conteúdo, como o isolamento, intelectualização e racionalização, (*Principalization, PRN*); respostas que apresentam soluções intrapunitivas, masoquistas (*Turn against Self, TAS*) e respostas marcadas pela ingenuidade, evitamento ou por interpretações positivas ou neutras de situações negativas. Defesas, portanto, como o recalçamento, denegação formação reactiva e negação enquadram-se nesta categoria. (*Reversal, REV*) (Juni e Masling, 1980; Justo, 1994)

Em termos de pontuação, é atribuído um ponto a cada resposta neutra, dois pontos às respostas que o sujeito indica como as que mais se aproximariam do que ele faria, e 0 às que ele indica como mais distantes do que ele faria.

Do ponto de vista clínico, é possível chegar a perfis de resposta, definidos por Ihilevich e Glesser (1991). De um modo geral, pode-se afirmar que os perfis (perfis de nível de defesa elevado) são definidos com pontuações acima de 63 ou de 65 pontos numa sub-escala, devendo haver um intervalo de 5 a 7 pontos das outras sub-escalas. Existem assim os perfis que correspondem às sub-escalas, bem como perfis que correspondem à combinação de duas escalas, como por exemplo TAO e PRO; PRN e REV; TAS e REV. Existem também outras configurações defensivas, perfis de nível de defesa moderada e perfis de nível de defesa baixa, que, na amostra dos criadores do instrumento ocorrem apenas em 1.8 a 3.5% dos casos. Nestes casos, o perfil da sub-escala é atribuído por um abaixamento dessa em relação às outras quatro. Por exemplo, no TAO de nível de defesa baixa, o TAO deve estar a 40 ou menos pontos, e mais longe do 50 do que qualquer outra escala. Por fim, existem perfis *flat*, rasos, que ocorrem em 19% dos homens e 16% das mulheres da amostra dos autores, e estão relacionados com a anulação da expressão da defesa (podendo corresponder a um movimento defensivo em relação ao que o teste mede, anulação do teste).

3.5.3. O Questionário sócio-demográfico

O questionário sócio-demográfico foi construído com base em alguns aspectos dos questionários sócio-demográficos utilizados por António, (2006), Botelho, (2008), Dula (2003) e Matos, (1991), com autorização dos autores. Inclui dados sócio-demográficos e

dados relacionados com condução. Dado ser objectivo principal do estudo a comparação dos constructos agressividade na condução e mecanismos de defesa, o questionário sócio-demográfico foi utilizado essencialmente com vista a realizar algumas análises complementares. O desenho das questões foi desenvolvido no sentido de tornar o questionário o mais acessível possível. O questionário sócio-demográfico foi aplicado conjuntamente com o DDDI, devido a serem questionários que demoram menos tempo a aplicar. Foi permitida neste questionário a omissão de algumas respostas, mas não nos outros instrumentos. No entanto, na aplicação foi solicitado aos participantes para preencherem todas as alíneas.

De acordo com Dula (2003), alguns dos itens mais comumente utilizados para prevenir risco de acidentes são, idade, género, região, tipo de veículo, histórico de acidentes, e histórico de multas. Dula considera estes como sendo uma medida menos susceptível ao *fake good* do que os questionários de auto-relato (Dula, 2003), tendo a desvantagem de ser uma medida pós ocorrência. No questionário sócio-demográfico considerou-se útil incluir estas variáveis acima citadas, bem como o estado civil e paternidade. Incluiu-se também uma medida de auto-relato do stress (item 2,3 e 4) bem como a quantidade de horas de trabalho semanais. Reto e Sá (2003), consideram adequado para inferir acerca do risco rodoviário, inquirir acerca do tipo de veículo que conduz, bem como outras variáveis descritoras do condutor. (Reto e Sá, 2003). Considerou-se relevante fazer uma descrição dos condutores baseada nos anos de carta, categorias a que está habilitado, horas do dia a que conduz mais frequentemente (alguns estudos apontam para maior prevalência de acidentes no fim da tarde e à noite). Foram realizadas algumas questões sobre a quantidade de horas e quilómetros que os formandos conduzem. Relativamente aos acidentes, estes foram inquiridos. Alguns estudos demonstram que os sujeitos que têm mais acidentes ao longo da vida são estatisticamente os que mais causam.

Relativamente a transgressões, foi perguntado ao sujeito acerca do uso de cinto de segurança, excessos de velocidade e consumos de álcool e drogas. Finalmente, foram incluídas duas questões relacionadas com os estudos de Reto e Sá (2003) e de Pinto (2006), inquirindo acerca da competência percebida do próprio e da competência atribuída aos outros condutores.

3.5.4. Sobre a complementaridade dos instrumentos

Importa tecer um comentário acerca dos instrumentos no seu conjunto. Foi considerado, devido às propriedades de cada instrumento, que poderia ser complementar a aspectos dos restantes. O questionário sócio-demográfico, enquanto descritor menos sensível ao *fake good* tenderia a suprir esses aspectos, aos quais o DDDI poderia ser mais sensível. Ao mesmo tempo, os dois questionários, tanto o DDDI como o sócio-demográfico, ao serem muito centrados nos problemas da condução, (em particular nos acidentes e na agressividade na condução) puderam contar com o DMI como questionário não específico da condução, com a vantagem de ter uma componente de inventário de possível preenchimento e aplicação em grupo, embora conservando alguns dos aspectos dos testes projectivos da psicologia dinâmica (por exemplo, podendo aceder a variáveis que têm que ver com processos de defesa inconscientes) e, como tal, menos susceptíveis de serem influenciadas pela desejabilidade social inerente aos questionários de auto-relato.

Capítulo 4 – Apresentação de resultados

4.1. Análise estatística

Procedeu-se em primeiro lugar, à elaboração de tabelas de frequências e realização de estatística descritiva no sentido de caracterizar a amostra relativamente aos dados sócio-demográficos. Posteriormente, elaboraram-se também estatísticas descritivas para os valores totais das sub-escalas dos questionários DDDI e DMI. Após esse processo, procedeu-se a um refinamento dos *alfa de Cronbach* dos instrumentos, por processo de eliminação de itens, no sentido de aumentar a consistência interna das sub-escalas. Realizou-se o teste de Kolgorov-Smirnov no sentido de aferir se as variáveis poderiam ser assumidas como se ajustando adequadamente à Distribuição Normal, aspecto que foi comprovado. Este passo constitui-se como um pré-requisito essencial à possibilidade de se utilizar o Coeficiente de Correlação de Pearson. Como se verificaram reunidas as condições para tal, procedeu-se ao cálculo do teste de Coeficiente de Correlação de Pearson, teste, obtendo-se algumas correlações significativas.

4.1.1. Descrição da amostra

Em primeiro lugar, importa descrever em termos sócio-demográficos a amostra dos participantes. Inicialmente recolheram-se 30 pares de questionários, mas verificou-se que 6 destes estavam inválidos devido a faltas no preenchimento de 6 dos questionários, ficando assim a amostra em $N=24$, sendo a esta amostra que nos referimos nos dados demográficos.

Apresenta-se em anexo (Tabelas de Frequências) os dados omissos nos quadros específicos desta secção.

Todos os participantes são homens, com mais de 19 anos, com nacionalidade portuguesa

Nesta amostra, os sujeitos têm uma idade média de 39.5 anos com desvio padrão de 12.8 e de mínimo e máximo 26 e 70 anos. A maioria dos formandos que responderam aos questionários afirma ter habitações académicas ao nível do ensino secundário. O maior grupo a seguir é o grupo de pós-graduados. Apenas 25% da amostra tem um nível de escolaridade inferior à frequência do ensino secundário. Em termos profissionais, a categoria com uma maior frequência são “Especialistas em profissões intelectuais e científicas”, com 37.5%. Metade dos sujeitos ou são casados ou têm uma união de facto, sendo que mais de metade dos formandos não têm filhos (56.5%). Dos sujeitos que responderam ao número de horas de

trabalho semanais, a média resulta em 39.58, com desvio padrão de 24.1, indo o mínimo de 0 a máximo 84.

Relativamente aos dados como condutor (quadro 2) podemos afirmar que todos os sujeitos têm habilitação de condução da categoria B, sendo 4 sujeitos possuem carta da categoria A1, 5 sujeitos possuem carta da categoria A e 4 possuem carta da categoria D. Os anos médios de carta de condução são nesta amostra de 18.58 com um desvio padrão de 12,1, com mínimo e máximo de 3 e 52 anos respectivamente. 74% sujeitos afirmaram conduzir automóvel mais habitualmente. A maior parte dos sujeitos (79.2%) afirma ser dono do veículo que conduz a maior parte do tempo.

Quanto às horas a que preferencialmente conduzem, 50% dos sujeitos afirmou conduzir de manhã à noite. 41.7% dos sujeitos conduz 1 a 2 horas por dia, sendo que 79.2% conduz menos de 3 horas por dia. 70% dos sujeitos afirma conduzir todos os dias da semana. 58,4% dos sujeitos afirma conduzir 5 a 7 dias por semana em hora de ponta, embora 70.5% afirmem ter estado em 6 vezes ou menos engarrafamentos nas ultimas duas semanas.

Quanto aos acidentes, ao longo da vida, 70.8 % assumem já ter causado acidentes durante a sua vida como condutor, recusando-se também 70.8% a responder se tinham causado acidentes nos últimos 3 ou 6 anos.

Ao nível dos limites de velocidade nas ultimas duas semanas, 66.7% afirma ter excedido a velocidade em mais de 10 a 20 km em 3 vezes ou menos, sendo que 50% afirma ter excedido em mais de 20 a 30 Km e 33% assume ter excedido a velocidade em mais de 30 Km pelo menos uma vez nas últimas duas semanas.

Dos 21 respondentes à questão sobre ter passado sinais vermelhos nas últimas duas semanas, 90.9% afirmou não o ter feito. Todos os sujeitos que responderam à frequência de uso do cinto de segurança afirmaram usa-lo sempre (100%).

Relativamente aos consumos de álcool substâncias psico-activas, 78.3% dos respondentes afirmou já o ter feito, sendo que 47% afirma tê-lo feito de 1 a 4 vezes durante a vida. Sendo a média de vezes que conduziram sobre efeito de drogas ou álcool no último ano foi de uma 1.5 vezes.

Todos os utentes consideram ser melhores condutores do que a maioria dos condutores.

Quadro 1 – Dados sócio-demográficos da amostra

Variáveis	Categorias	Frequência	Percentagem (%)
Idade	21-30	6	25
	31-40	11	43.83
	41-50	1	4.17
	51-60	4	16.67
	61-70	2	8.34
Naturalidade	Distrito Lisboa	17	70.83
	Outros Distritos	7	29.17
Residência	Distrito Lisboa	22	91.67
	Outros Distritos	1	4.17
Escolaridade	1º ciclo	1	4.2
	2º ciclo	1	4.2
	3º ciclo	2	8.3
	Ensino secundário	10	41.7
	Licenciatura	3	12.5
	Pós-graduação	5	20.8
Estado civil	Solteiro	11	5.8
	Casado	9	37.5
	União de facto	3	12.5
	Separado / divorciado	1	4.2
Número de filhos	0	13	56.5
	1	5	21.7
	2	4	17.4
	3	1	4.3

Variáveis	Categorias	Frequência	Percentagem (%)
Categoria profissional	Especialistas das Profissões Intelectuais e Científicas	9	37.5
	Técnicos e Profissionais de Nível Intermediário	2	8.33
	Pessoal dos Serviços e Vendedores	3	12.49
	Pessoal Administrativo e Similares	1	4.16
	Operadores de Instalações e Máquinas	3	12.49
	Outros	2	8.33

Quadro 2 - Perfis dos condutores

Variáveis	categorias	Frequência	Percentagem (%)
Idade como condutor	1-10	6	25
	11-20	10	43.83
	21-30	4	4.17
	31-40	3	16.67
Tipo de licença de condução	A1	4	16.7
	A2	5	20.8
	B	24	100
	C	4	16.7
Tipo de veículo que conduz	Motociclo	1	4.2
	Automóvel	19	82.6
	Furgão / carinha	1	4.2
	Camioneta	1	4.2
	Camião	1	4.2

4.1.2. Cálculo dos *Alfa de Cronbach*

Os *Alfa de Cronbach* dos questionários DDDI e DMI foram melhorados de forma a aumentar a consistência interna da escala. Este processo foi realizado pelo apagamento de itens, até se obter em cada sub-escala um conjunto de itens cuja remoção de qualquer um diminui o *alfa* obtido.

Apresenta-se no quadro seguinte os valores iniciais e finais dos *alfas de Cronbach*, dos dois instrumentos. Os itens finais, constituintes da escala final apresentam-se em anexo, bem como todo o processo de eliminação.

Quadro 3 – Cálculo dos *Alfa de Cronbach* do questionário DDDI

Sub-escala	<i>Alfa</i> inicial	Número de itens	<i>Alfa</i> final	Número de itens
Emoções negativas (NE)	.694	9	.773	6
Condução Agressiva (CA)	.748	7	.816	5
Condução de Risco (RD)	.572	12	.730	8

Remete-se para anexo (*alfas de Cronbach*) a lista dos itens mantidos nas sub-escalas

Quadro 4 – Cálculo dos *Alfa de Cronbach* do questionário DMI

Sub-escala	<i>Alfa</i> inicial	Número de itens	<i>Alfa</i> final	Número de itens
TAO	.791	40	.838	26
PRO	.725	40	.810	22
PRN	.617	40	.813	21
TAS	.559	40	.807	14
REV	.863	40	.877	29

Remete-se para anexo (*alfas de Cronbach*) a lista dos itens mantidos nas sub-escalas.

Dado o grande número de itens no DMI (40 por sub-escala) foi possível eliminar diversos itens até se atingir um valor máximo do *Alfa de Cronbach*. Eliminaram-se na escala

TAO 14 itens, na escala PRO 18 itens, na escala PRN, 19 itens, na escala TAS 26 itens, pois é uma escala com propriedades de validade de constructo diferente das demais (Ihilevich e Glesser, 1986) tendo sido a escala onde houve necessidade de retirar mais itens. Finalmente, na escala REV, eliminaram-se 11 itens,

4.2. Testagem das Hipóteses do estudo

Posteriormente à afinação dos *Alfa de Cronbach*, procedeu-se ao cálculo do coeficiente de correlação de Pearson. Para tal, foi necessário confirmar o ajustamento das variáveis (totais das sub-escalas com os itens eliminados) à distribuição Normal. Efectuou-se o teste de Kolmogorov-Smirnov de ajustamento à distribuição Normal. Não havendo nenhum valor significativo, comprova-se a adequação das variáveis à Normal, efectuando-se o Coeficiente de Correlação de Pearson.

4.2.1. Testagem das Hipóteses do objectivo principal

Relativamente à estatística descritiva à testagem da Hipótese Principal, correlacionando-se, através do Coeficiente de Correlação de Pearson as sub-escalas dos dois questionários. Apresenta-se no Quadro 5 as correlações entre as sub-escalas.

Foi possível confirmar algumas das hipóteses através do teste. Relativamente à hipótese específica “a. Espera-se encontrar uma correlação positiva entre mecanismos de defesa orientados para a expressão directa da agressividade e as emoções negativas durante a condução, a condução agressiva e a condução de risco.”, não foi identificada nenhuma correlação significativa a um nível de significância $n.s. < 0.05$, mas foi possível identificar correlações parciais entre TAO e NE (valor- $p = .088$) e entre TAO e AD (valor- $p = .055$) não se identificando uma relação significativa entre TAO e RD. Podemos afirmar que parcialmente a hipótese é comprovada, tendo em consideração que estes valores parciais aumentariam com uma amostra com um N maior.

Quanto às correlações entre a escala PRO e as escalas de agressividade na condução a hipótese específica “b – Espera-se encontrar uma correlação positiva entre os mecanismos de defesa orientados para atribuição de intenções hostis por parte do outro (projecção) e as emoções negativas durante a condução, a condução agressiva e a condução de risco.”, foi encontrada uma correlação positiva a um nível de significância < 0.05 , com a sub-escala de “condução agressiva (AD).

A Hipótese específica “c – Espera-se encontrar a existência de uma correlação negativa entre mecanismos de defesa que separam o afecto do conteúdo, (intelectualizantes) e as emoções negativas durante a condução, a condução agressiva e a condução de risco.”, verificou-se correlacionada negativa e significativamente a um $n.s. < 0.05$ com a condução agressiva.

Quadro 5 - Cálculo do Coeficiente de Correlação de Pearson entre as sub-escalas

C.C. Pearson	Sub-escalas	NE	AD	RD
		.	.	
C. C. Pearson	TAO	.355	.396	.267
Sig. (2-tailed)		.088	.055	.207
C. C. Pearson	PRO	.095	.458*	-.182
Sig. (2-tailed)		.659	.025	.396
C. C. Pearson	PRN	.039	-.418*	.005
Sig. (2-tailed)		.856	0.04	.983
C. C. Pearson	TAS	.122	-.595**	.085
Sig. (2-tailed)		.569	.002	.693
C. C. Pearson	REV	-.421*	-.258	-.220
Sig. (2-tailed)		.041	.224	.301

Nota. * $p < .05$. ** $p < .01$.

Legenda: **Sub-escalas do DDDI** - **NE** – Emoções negativas durante a condução; **AD** – Condução agressiva; **RC** – Condução de Risco

Sub-escalas do DMI – **TAO** – Virar-se contra o objecto; **PRO** – Projecção; **PRN** – defesas com recurso à Intellectualização,

TAS - Defesas intrapunitivas, virar-se contra o *self*; **REV** – reversão.

Para a hipótese “d – Espera-se encontrar uma correlação positiva entre mecanismos de defesa que recorrem a soluções intrapunitivas, e as emoções negativas durante a condução, a condução de risco, e mas negativa com a condução agressiva. “ Foi encontrada a esperada correlação entre a escala TAS com a escala de condução agressiva (AD), apresentando uma

correlação uma negativa, moderada e muito significativa a um n. s. < 0.01. Não se verificaram correlações significativas com as outras sub-escalas.

Finalmente, quanto à hipótese específica “e – Espera-se encontrar uma correlação negativa e significativa entre os mecanismos de defesa que revertem para neutra ou positiva uma situação negativa (frustrante) e as emoções negativas durante a condução, a condução agressiva e a condução de risco, confirmou-se a hipótese de se obter uma correlação negativa e significativa (a n. s. < 0.05) com a sub-escala REV.

Entre sub-escalas dos instrumentos, encontraram-se também correlações positivas e significativas (n. s. < 0.01) entre as escalas TAO e PRO e correlações negativas e significativas entre TAO e as sub-escalas PRN e REV (a n. s. < 0.01); e também entre PRO e as mesmas sub-escalas PRN e REV (a n. s. < 0.01); Foi notada ainda uma correlação parcial entre PRN e REV (valor-p = .064). e uma correlação positiva (a < 0.05) entre Condução de Risco (RD) e Emoções negativas (NE).

4.2.2. Testagem das Hipóteses do objectivo complementar

Como Dados descritivos dignos de registo, afirma-se que existe na amostra, uma diversidade considerável de idades, não havendo propriamente uma prevalência de faixas etárias. Outro dos aspectos a salientar também nesta amostra é a elevada escolaridade.

Quanto aos resultados nas escalas, e vista dos resultados da soma da média relativamente aos resultados da escala DDDI, obtiveram-se inicialmente (antes do aumento do *Alfa* de *Cronbach*)

Quadro 6 – Comparação entre valores do DDDI da amostra portuguesa e americana

Sub-escala	Média universitários EUA.	Desvio padrão Universitários USA	Média condutores infractores Portugal	Desvio Padrão condutores infractores Portugal
Emoções negativas (NE)	24.68	4.96	20.95	3.5
Condução Agressiva (CA)	14.64	4.86	11.12	3.4
Condução de RD	23.48	6.17	17.45	4.55

Em todas as categorias, é reportado um valor mais baixo do que na amostra de estudantes universitários da amostra de validação (Dula, 2003).

Comparação dos condutores relativamente ao tipo de curso

Quando comparados os condutores relativamente ao tipo de curso, podem-se observar apenas alguns aspectos relevantes.

Comparando os utentes pelos três tipos de transgressão (álcool contra-ordenação (0.5 a 0.8 mg/l), álcool crime (mais de 1.2 mg/l) e contra-ordenação excesso de velocidade) os condutores de ambos os cursos de álcool referem conduzir mais quilómetros por semana do que os condutores de velocidade (1042 e 1075, relativamente aos 713 quilómetros dos condutores de cursos de velocidade).

Outra diferença prende-se com os condutores de velocidade reportarem também ter mais multas em média (2.5) do que os condutores de álcool (1.5 ou 0.66).

Capítulo 5 - Discussão

5.1. Discussão em torno da hipótese principal

Foi postulado por Joffe (citado por Pinto, 2006), que um forte movimento defensivo resulta da protecção contra angústias muito intensas. Mecanismos simultaneamente de projecção e agressão podem ser utilizados, por exemplo, quando o sujeito é solicitado a lidar com a hipótese angustiante de ter um acidente (Joffe citado por Pinto, 2006). No mesmo sentido, Klein (citada por McWilliams, 2005) postulou a necessidade do bebé projectar no objecto de forma oscilante, ora a sua agressividade, ora o seu e amor por forma a mitigar agressividades internas intensas. É também defendido que tenderá a haver uma extensão da vida psíquica infantil para os esquemas relacionais da vida adulta.

Com base nestes dados, esperou-se encontrar uma ligação entre a agressividade na condução, nas suas três diferentes formas de expressão (condução agressiva, condução de risco e emoções negativas durante a condução) e os mecanismos de defesa mais relacionados com o “virar-se contra o objecto” bem como com a atribuição ao outro de intenções hostis (projecção). Verifica-se também nesta amostra que os totais da escala TAO se correlacionam positiva e significativamente com a escala PRO. De facto, como esperado, verifica-se que a condução intencionalmente agressiva se correlaciona positiva e significativamente com o “virar-se contra o objecto”. Os dados corroboram esta ligação elicitada na teoria. A expressão da agressividade pode ser lida, como definido e como postulado por Kohut (citado por White e Weiner, 1986), como um movimento agressivo em direcção ao objecto como retaliação devida a esse mesmo *self*-objecto não estar sintonizado com o bebé. Deste modo, o bebé projecta a agressividade no outro (objecto). Esta expressão da agressividade é também coincidente com o postulado de McWilliams (2004) acerca das defesas imaturas. Neste sentido a agressividade dirigida contra o objecto seria uma forma de lidar com uma realidade exterior insuportável para o *self*. A condução agressiva seria uma forma de reproduzir um padrão relacional patológico agora revivido no conduzir.

A condução agressiva contou ainda com correlações negativas entre as defesas de “virar-se contra o próprio”, e defesas de recurso à intelectualização. Para Coimbra de Matos, a solução auto-agressiva constitui-se, na linha da depressividade, como uma forma do sujeito desculpabilizar o objecto, culpabilizando-se, e colocando-se a jeito de se acidentar (Coimbra de Matos, 2001). Do mesmo modo, Kanthasian(1983) lê os acidentes de viação como *après-*

coup, como um modo dos sujeitos se acidentarem, revertendo a agressividade para si Este movimento de *acting-in* seria assim, confirmado como contraditório e oposto ao movimento de *acting-out* contra o objecto.

Também se observou a correlação negativa entre a condução agressiva e as defesas com recurso à intelectualização. A possibilidade de pensar em vez de agir, adquirida pela constância objectal e acesso à relação triangular permite o acesso à representação (Matos, 2005), podendo o indivíduo beneficiar de defesas mais maduras de recurso à intelectualização, racionalização como forma de lidar por meio do pensamento com as emergências pulsionais disruptivas relativas à coerência interna do *self* (McWilliams, 2004). Aliás, esta oposição entre uma solução de cariz preponderantemente hetero-agressiva e uma solução preponderantemente auto-agressiva é esperada no DMI, correlacionando-se negativa e significativamente a sub-escala de TAO (virar-se contra o objecto) com as sub-escalas que utilizam a intelectualização e a reversão. (PRN e REV).

As emoções negativas experienciadas durante a condução correlacionam-se também positivamente com mecanismos caracterizados pelo “virar a agressividade para o objecto”. Por outro lado, correlacionam-se negativamente com as defesas que revertem um afecto ou uma situação frustrante numa situação percebida como neutra ou positiva. Este facto é corroborado pela teoria. De acordo com McWilliams (2004; 2005), a possibilidade de se utilizarem mecanismos de defesa mais evoluídos (de nível neurótico) como a formação reactiva ou a anulação, permite lidar com os conflitos intrapsíquicos (pulsionais expressos em afectos, e emoções internas elicítadas), repelindo-os do ego. Já a impossibilidade de o fazer, relaciona-se com um aumento da solução de se “virar contra o objecto”, solução com maior recurso à agressividade, semelhante à descrita para a condução agressiva.

A condução de risco (RD) não apresentou correlações significativas com nenhuma das sub-escalas do DMI, tendo, no entanto, apresentado uma correlação positiva dentro da mesma escala (DDDI), com a escala de emoções negativas (NE). Pode-se especular que um aumento na amostra de indivíduos, poderia fazer emergir aspectos específicos que se relacionam e que associam aquilo que é comum entre a condução de risco e as emoções negativas durante a condução. Colocamos como hipótese que o facto da formação que estes sujeitos estavam ter, essencialmente direccionada à condução de risco (na forma de consumo de álcool ou transgressão por excesso de velocidade), terá ocorrido um maior evitamento por parte dos sujeitos a reconhecerem esse comportamento como um problema seu, diminuindo a possibilidade explicativa dessa sub-escala, que inclui itens que se relacionam directamente

com a acção de formação em que os sujeitos se encontravam. No entanto, é possível religar esta correlação com a teoria. Os sujeitos que mais conseguiram assumir comportamentos de condução agressiva são também os que mais conseguiram reconhecer determinadas emoções negativas como stressantes na condução, bem como o oposto. A impossibilidade de mentalizar a dor mental é uma das explicações que podem ser avançadas (Coimbra de Matos, 2001, 2002; Fleming, 2005) como causa de reconhecer menos quantidade de condução de risco, e igualmente menos quantidade de emoções negativas durante a condução, sendo a condução de risco uma forma de descarga de aspectos não mentalizados e agidos que compelem para a prática da condução de risco, como para outros *acting-outs*.

5.2. Discussão em torno da hipótese complementar

Na discussão da hipótese complementar, salientam-se alguns aspectos identificados como descritores importantes da amostra. Os valores particularmente elevados de escolaridade dos participantes poderão ser explicados pelo carácter voluntário e escrito da participação dos sujeitos da amostra na investigação. Os sujeitos mais familiarizados com testes escritos poderão ter sido os que aceitaram responder aos questionários desta investigação.

Outro aspecto importante como descritor desta amostra relaciona-se com os baixos valores obtidos no somatório das escalas do DDDI (antes da melhoria do *alfa de Cronbach*) em comparação com a amostra americana, o que sugere algum *fake good* por parte dos participantes. Ao contrário das conclusões de Dula (2003) e Hatakka *et al* (1996), no caso desta amostra em particular, parece ter havido um impacto da desajustabilidade social, um pouco à semelhança do ocorrido na investigação com condutores infractores na Bélgica, realizada por Willemsen *et al* (2008). Este facto assinala a limitação da utilização de escalas de auto-relato no contexto da avaliação de condutores infractores.

Capítulo 6 – Conclusão

6.1. Conclusões

O estudo, até onde foi possível explorar, confirmou algumas das hipóteses levantadas inicialmente. Para tal contribuíram tanto os substratos teóricos como os dados empíricos confirmativos decorrentes da recolha e a sua correlação após refinamento dos *Alfa de Cronbach*.

Conclui-se que há uma relação entre os mecanismos de defesa de ataque ao objecto e de projecção com a condução agressiva e com as emoções negativas sentidas durante a condução. Fica também expressa a ideia de que as defesas ligadas à racionalização e à reversão se relacionam com uma condução mais segura, correlacionando-se negativamente com a condução agressiva. Os mecanismos de defesa que se caracterizam como mais maduros, mais habituais de estruturas neuróticas (McWilliams, 2004) parecem assim estar pouco associados ao comportamento de condução agressiva, enquanto mecanismos que promovem o pensamento, a ponderação e a protecção. Os mecanismos de “virar agressão contra o *self*”, por sua vez, pelos dados recolhidos nesta investigação, não pareceram estar associados nem às emoções negativas durante a condução, nem a condução de risco.

Foi também possível inferir algumas conclusões acerca das limitações metodológicas dos questionários de auto-relato nas amostras de condutores infractores, ficando expressa a ideia de que é uma área onde instrumentos de medição indirecta, como os instrumentos projectivos, ou semi-projectivos como é o caso do DMI podem dar um contributo importante.

No geral, pode-se concluir que, de acordo com este trabalho de investigação, o estudo dos mecanismos de defesa na condução, em particular na condução agressiva constitui um campo de trabalho profícuo em termos teóricos e empíricos.

6.2. Limitações do estudo e recomendações futuras

Uma das limitações percebida neste estudo relacionou-se com algumas das especificidades das condições de aplicação. A desmotivação, cansaço e frustração dos utentes poderá ter sido um factor limitativo do estudo, não só diminuindo o número de participantes mas também a qualidade das respostas dos mesmos. Por outro lado, o regime de voluntário de aplicação, originou uma amostra constituída por elementos mais participativos, e

eventualmente não representativos da população de condutores transgressores dos cursos de reabilitação da PRP.

Outra limitação prendeu-se com o facto de alguns dos instrumentos utilizados não estarem validados, tendo o DMI sido a âncora metodológica do presente estudo.

Relativamente a trabalhos futuros, sublinha-se a importância de se prosseguirem estudos que relacionem a agressividade na condução e os mecanismos projectivos e de viragem contra o objecto, mas também, que de uma perspectiva positiva, se possam desenvolver estudos que apontem para o recurso das defesas maduras como promotoras da condução segura. Estes aspectos têm implicações práticas e clínicas, sugerindo-se que as linhas de trabalho a se desenvolver com utentes com problemáticas de agressividade na condução deverão ser linhas de promoção do desenvolvimento de perspectiva psicodinâmica com o respectivo processo de amadurecimento da personalidade e do tipo de mecanismos de defesa utilizados. Será importante também apostar no estudo dos no sentido positivo, da identificação do que funciona, isto é, dos mecanismos de defesa inversamente correlacionados com a agressividade na condução.

Fica também a sugestão do desenvolvimento de um instrumento que avalie a agressividade na condução menos influenciável pelo *fake good*, de modo a permitir uma adequada avaliação desta problemática em utentes de risco.

Referências Bibliográficas

Ajuriguerra, J. (1970). Psychopathologie des pulsions agressives In *Manuel de Psychiatrie de l'enfant* Paris, Masson 1073, 445-489

António, P. (2006). *Avaliação do programa de Formação de Jovens ciclomotoristas – licença especial 50cc da prevenção rodoviária portuguesa. Sinistralidade e relação com psicopatologia*. Tese de Mestrado. Lisboa: Faculdade de Psicologia e Ciências da Educação

Bergeret (1987). *Psicologia Patológica*. Lisboa: Climepsi Editores

Bion, W. R. (1959). Ataques ao elo de ligação. In: *Estudos Psicanalíticos Revisados*. (pp.: 87-100). Rio de Janeiro: Imago Editores, 1988.

Botelho, C. (2008). *Contributo à compreensão dos comportamentos de risco em contexto rodoviário: influência relativa das problemáticas relacional e representativa*. Tese de Mestrado. Lisboa: Faculdade de Psicologia e Ciências da Educação

Coimbra de Matos, A. (2001). *A Depressão*. Lisboa: Climepsi Editores

Coimbra de Matos, A. (2002). *O Desespero*. Lisboa: Climepsi Editores.

Coimbra de Matos, A. (2006). *Psicanálise e Psicoterapia Psicanalítica*. Lisboa: Climepsi Editores

Cooper, S. H. (1998). Changing the notions of defense within psychoanalytic theory. *Journal of Personality*, 66(6), 917-964

Cramer, P & College, W. (2000) Defense mechanisms in Psychology Today – Further Processes for adaptation. *American Psychologist*, 55(6), 637-646

Dias, A. C.(2006) *Alcoolismo: compreensão psicodinâmica*. Lisboa: Climepsi

Dula, C. (2003). *Validity and reability assessment of a dangereous driving self-report measure*. Tese de Doutoramento. Virginia: Faculty of the Virginia Polytechnic Institute and state university.

Fleming, M. (2005). Dor mental e toxicodependência. *Toxicodependências*, 11(1), 3-13

Freud, S. (1920) *Para além do princípio do prazer*. Rio de Janeiro: Imago Editores, (Volume 18 da S. E.), 1996

Freud, S. (1930). *O Mal-estar na Civilização*. Rio de Janeiro: Imago Editores, (Volume 21da S. E.), 1996

Fromm, E. (1947). *Man for himself*. London and New York: Routlege Classics, 2003

Fromm, E. (1967). *O Coração do Homem*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1981

Galovski, T., Malta, L. & Blanchard, E.(2006). *Road Rage: Assessment and Treatment of the Angry, Aggressive Driver*. Washington, DC: American Psychological Association.

Hacker, F. (1972). *A Agressão – A violência no mundo moderno*. Lisboa: Livraria Bertrand

Hatakka, M., Keskinen, E., Katila, A., & Laapotti, S. (1996). *Self-reported driving habits are valid predictors of violations and accidents* In Talib Rothengatter, T. & Enrique Carbonell Vaya, E. C. (Eds) *Traffic & transport psychology – theory and application*.(pp: 295-303) Amsterdam, New York, Oxford and Tokyo: Pergamon

Ihlevich, D & Gleser, G. (1986). *Defense Mechanisms – Their classification, correlates and measurement with the Defense Mechanisms Inventory*. Owosso Michigan: DMI Associates

Ihlevich, D & Gleser, G. (1991). *Defenses in Psychotherapy – the clinical application of the Defense Mechanisms Inventory*. Owosso Michigan: DMI Associates

Jonah, B. A. (1996). Sensation seeking and risky driving In Talib Rothengatter, T. & Enrique Carbonell Vaya, E. C. (Eds) *Traffic & transport psychology – theory and application*. (248-258). Amsterdam, New York, Oxford and Tokyo: Pergamon

Juni, S. & Masling, J. (1980) Reaction to Agression and Defense Mechanism Inventory. *Journal of Personality Assessment*, 44(5) 484-486

Justo, J (1994). *Evolução da ansiedade e dos mecanismos de defesa ao longo da gravidez*. Dissertação de Doutoramento. Lisboa: Faculdade de Psicologia e Ciências da Educação, Universidade de Lisboa.

Khantazian, E. J. (1983). Self-preservation and the care of the self – Ego instincts reconsidered. *Psychoanalytic study of the child*, N. 38, 209-232

Kohut, H. (1971). *A Análise do Self*. Rio de Janeiro: Imago Editora

Lorenz (1966). *On Aggression*. Munich: Routledge *Classics*, 2005

Mahler, M.S. (1972). Sobre as três primeiras sub-fases do processo de separação-individuação. In Ledur (Eds). *O processo de separação individuação* (pp.96-104). Porto Alegre: Artes médicas.

Matos, M. (1998) Acidentes de moto nos adolescentes e algumas configurações psíquicas. *Análise psicológica*. 16(4) – 647-653

Matos, M. (1991). *Factores de risco em jovens condutores de motorizada e a sua influência relativa na ocorrência de acidentes*. Dissertação de Doutoramento. Lisboa: Faculdade de Psicologia e Ciências da Educação, Universidade de Lisboa.

Matos, M. (2005). *Adolescência, Representação e Psicanálise*. Lisboa: Climepsi Editores

Matthews, G., Desmond, P. A., Joyner, L., Carcary, B., Gilliland, K. (1996). A comprehensive questionnaire measure of driver stress and effect. In Talib Rothengatter, T. & Enrique Carbonell Vaya, E. C. (Eds) *Traffic & transport psychology – theory and application*. (pp: 317-334). Amsterdam, New York, Oxford and Tokyo: Pergamon

McWilliams, N. (2004). *Formulação Psicanalítica de Casos*. Lisboa:Climepsi

McWilliams, N. (2005). *Diagnóstico Psicanalítico*. Lisboa:Climepsi

Millon, T. & Lerner, M. J. (2003). Personality and Social Psychology. Volume 5 In Weiner, I. B. (Eds) *Handbook of Psychology*. New Jersey: John Wiley & Sons

Millon, T. (2004). *Personality Disorders in Modern Life*. . New Jersey: John Wiley & Sons

Norem, J. K. (1998) Why should we lower our defenses about defense mechanisms? *Journal of Personality*, 66(6), 895-917

Reginald, G., Smart, R. G, Asbridge, M., Mann, R. E., & Adlaf, E. F. (2003) Psychiatric Distress Among Road Rage Victims and Perpetrators. *Canadian Journal of Psychiatry*, 48(03) 681–688

Pinto, C. (2006). *Autorepresentação e heterorepresentação dos condutores de veículos automóveis ligeiros – contributo para a compreensão da guerra civil em Portugal*. Lisboa: Instituto Superior de Ciências sociais e Políticas

Plutchik, R. (1995). A theory of ego defenses. In H.R. Conte & R. Plutchik (Eds.), *Ego defenses. Theory and measurement* (p. 13-37). New York: John Wiley and Sons Inc.

Reto, L. & Sá, J. (2003). *Porque nos matamos na estrada e como o evitar. Um estudo sobre o comportamento dos condutores*. Lisboa: Editorial Notícias

Rothengatter, T. (1996). Error and violations as factors in accident causation, In Talib Rothengatter, T. & Enrique Carbonell Vaya, E. C. (Eds) *Traffic & transport psychology – theory and application*.(pp: 59-64). Amsterdam, New York, Oxford and Tokyo: Pergamon

Rothengatter, T. & Vaya, E. C. (Eds) (1996). *Traffic & transport psychology – theory and application*. Amsterdam, New York, Oxford, Tokyo: Pergamon

Saraiva, R. (2002). *Mundos animais universos humanos*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian

Scharfetter, C. (2002). *Introdução à Psicopatologia Geral*. Lisboa: Climepsi Editores

Schreer (2002) Narcisism and Aggression: is inflated self-Esteem Related to Aggressive Driving? *North American Journal of Psychology*, 4(3), 333-342

White, M. T. e Weiner, M. B. (1986) *The theory and practice of self psychology* . New York: Brunner / Mazel Publishers

Willemsen, J., Dula, C. Declercq & Verhaeghe (2008) The Dula Dangerous Driving Index: An investigation of reliability and validity across cultures. *Accident Analysis and Prevention*. N. 40, 798-806

Wilson, E. O. (1975) *Sociobiology: The New Synthesis*. Harvard University Press, 2000

Wilson, E. O. (1978) *On human nature*. Cambridge: Harvard University Press, 2004

Sites consultados

Autoridade Nacional para a Segurança Rodoviária. (ANSR) Site consultado em Maio de 2009 na morada url:

<http://www.ansr.pt/>

Comissão Europeia – (EC)

http://ec.europa.eu/information_society/activities/esafety/index_en.htm

Fromm, E. (1972) As fontes da Agressão. Texto em formato digital consultado no site:

<http://www.erich-fromm.de/data/pdf/1972c-sp.pdf>

Prevenção Rodoviária Portuguesa – PRP. Site consultado em Maio de 2009 na morada url:

<http://www.prp.pt/>

Projecto SARTRE. Site consultado em Maio de 2009 na morada url:

<http://sartre.inrets.fr>

United Nations Economic Commission for Europe (UNECE). – Site consultado em Maio de 2009 na morada

<http://www.unece.org/>

Anexos

Tratamento estatístico – Outputs de SPSS

Instrumentos

Questionário

Estes questionários foram desenvolvidos no âmbito de uma dissertação de Mestrado integrado em Psicologia, da Faculdade de Psicologia e Ciências da Educação da Universidade de Lisboa.

Este projecto de investigação destina-se a condutores adultos (com mais de 19 anos) e está relacionado com problemas na condução

Todas as respostas a este questionário são confidenciais

- Leia atentamente as perguntas, e as indicações de preenchimento específicas para cada uma.
- Responda o mais rapidamente, com a primeira resposta que lhe ocorrer.
- Não há respostas certas nem erradas. Tente responder o mais espontaneamente possível.
- Antes de entregar o questionário certifique-se de que respondeu a todas as questões.

Muito obrigado pela sua colaboração.

Questionário N. _____ (primeira letra do primeiro nome, primeira letra do ultimo nome a últimos dois números do telemóvel)

Questionário:

Data de nascimento: ____/____/19____ (dia-mês-ano)

Sexo: M / F (assinale com uma cruz X)

Nacionalidade: _____

Naturalidade: (Cidade / Local nascimento) _____

Localidade de residência: _____

Escolaridade (ano completado): _____

Ocupação/Profissão: _____

Estado civil: (indique com uma cruz X no quadrado)

Solteiro

Casado

União de facto

Separado / divorciado

Viúvo

Tem filhos ? (assinale com uma cruz X)

S / N

Se sim, indique o número de filhos: _____

1. Quantas horas trabalha por semana? _____ (escreva o número)

2. Numa escala de 1 a 7, indique qual o seu nível de stress neste momento. (assinale com circulo O):

(nenhum stress) 1 2 3 4 5 6 7 (muito stressado)

3. Numa escala de 1 a 7, indique qual o seu nível de stress habitual, no dia a dia. (assinale com circulo O):

(nenhum stress) 1 2 3 4 5 6 7 (muito stressado)

4. Numa escala de 1 a 7, indique o qual o nível de apoio social que recebe da sua família, amigos, ou outros significativos (ex. colegas de trabalho) (assinale com circulo O):

(nenhum apoio) 1 2 3 4 5 6 7 (muito apoio)

5. Há quantos anos conduz? _____ (escreva o número)

6. Qual a(s) categoria(s) de condução a que está habilitado: (assinale com uma cruz X nas cartas que possui)

Nenhuma

A1 (motociclos até 50c3)

A (motociclos com cilindrada superior a 50c3)

B (ligeiros de passageiros)

C (pesados de mercadorias)

D (pesados de passageiros)

7. Qual o tipo de veículo que conduz mais frequentemente? (assinale apenas um com uma cruz X)

Motociclo

Automóvel

Furgão / Carrinha

SUV/ todo-o-terreno

Camioneta (pesado de mercadorias)

Camião (veículo tractor pesado de categoria D)

8. É dono do veículo que conduz? (daquele que conduz a maior parte do tempo) Sim / Não

9. A que horas do dia costuma conduzir mais?: (assinale com uma cruz o que mais se aplica)

De manhã À tarde À noite De manhã à noite

10. Quanto tempo conduz em média, por dia? (assinale apenas um com uma cruz X)

0 a 30 minutos por dia 30 minutos a 1 hora 1 hora a 2 horas
 2 horas a 3 horas 3 horas a 4 horas Mais de 4 horas

11. Quantos dias conduz em média por semana? (assinale com círculo 0) 1 2 3 4 5 6 7

12. Quantos dias por semana conduz na hora de ponta? (assinale com círculo 0) 1 2 3 4 5 6 7

13. Nas duas últimas semanas quantas vezes estima ter estado em engarrafamentos de trânsito enquanto conduzia? _____(escreva o número)

14. Quantos quilómetros conduz, em média, por dia? _____(escreva o número)

15. Quantos quilómetros conduz, em média, por semana? _____(escreva o número)

16. Indique quantos acidentes de carro teve durante a sua vida inteira (em todas as idades, quer fosse ou não o condutor) _____(escreva o número)

17. Nos últimos 3 anos, quantos acidentes de carro teve, enquanto estava a conduzir? (Fosse ou não o culpado) _____(escreva o número)

18. Nos últimos 6 anos, quantos acidentes de carro teve, enquanto estava a conduzir? (Fosse ou não o culpado) _____(escreva o número)

19. Já causou algum acidente de viação? Sim / Não (se "Não" passe para 20)

19.1 Se sim, indique, nos últimos 3 anos, quantos acidentes causou, enquanto conduzia? _____

19.2 Se sim, indique nos últimos 6 anos quantos acidentes causou, enquanto conduzia? _____

19.3 Do acidente resultou: (assinale com uma cruz X os que se aplicam)

Despiste Colisão com obstáculo Colisão com outro veículo

Atropelamento de peão Outros: _____

20. Nas duas últimas semanas, em quantas vezes estima ter excedido o limite de velocidade permitido:

20.1 Entre mais 10 e mais 20 km/h do que o permitido _____ (escreva o número)

20.2 Entre mais 20 e mais 30 km/h do que o permitido _____ (escreva o número)

20.3 Entre mais 30 e mais 40 km/h do que o permitido _____ (escreva o número)

20.4 Mais de 40 km/h do que o permitido _____ (escreva o número)

21. Nas duas últimas semanas, em quantas vezes estima ter passado semáforos vermelhos. _____

22. Com que frequência usa cinto de segurança (assinale um com uma cruz X)

Nunca Raramente Às vezes Muitas vezes Sempre

23. alguma vez conduziu sob influencia de álcool ou drogas? Sim / Não

23.1 Se sim, em quantas vezes estima ter conduzido sob influência de álcool ou drogas desde que começou a conduzir? _____

23.2. Em quantas vezes estima ter conduzido sob influência de álcool ou drogas no último ano? _____

23.3. Em quantas vezes estima ter conduzido sob influência de álcool ou drogas no mês? _____

23.4. As substancias utilizadas tóxicas utilizadas foram: (marque com um X nas substâncias usadas):

Álcool Drogas Medicamentos

Outras, Quais: _____

24. Em quantas multas de trânsito foi autuado nos últimos 3 anos? _____

24.1. Nos últimos 3anos, quantas vezes é que foi multado por:

Excesso de Álcool _____

Excesso de Velocidade _____

Passar semáforos vermelhos _____

Manobras perigosas _____

Estacionamento proibido _____

Outra. _____

Qual: _____

24. Numa escala de 1 a 7, classifique o seu nível de competência como condutor (assinale com circulo **O**)

(nada competente) 1 2 3 4 5 6 7 (muito competente)

25. Numa escala de 1 a 7, classifique o nível competência da maior parte dos condutores.

(nada competentes) 1 2 3 4 5 6 7 (muito competentes)

Muito obrigado pela colaboração

DDDI - Dula Dangerous Driving Index – (Inventário de Condução Perigosa de Dula)

Autor: Chris Dula

Tradução: Ana Ferreira, Luís Rosário, Manuel Matos, e Vera Martins

Os participantes devem responder aos itens de acordo com a seguinte escala:

A – Nunca; B – Raramente; C – Algumas Vezes; D – Muitas Vezes, e E – Sempre.

Por favor responda a cada um dos seguintes itens o mais espontaneamente possível.

Por favor leia atentamente cada item e depois assinale a sua resposta no círculo. (A, B, C, D ou E) no círculo.

Se nenhuma das opções parecer a resposta ideal, então escolha a resposta que estiver mais próxima.

NÃO HÁ RESPOSTAS CERTAS NEM ERRADAS.

Seleccione as suas respostas o mais rapidamente possível, e não gaste muito tempo a analisá-las.

Pode mudar qualquer resposta a qualquer momento antes de completar este questionário. Se mudar uma resposta, por favor apague e escreva a nova resposta por cima.

Os resultados deste estudo são confidenciais.

A – Nunca; B – Raramente; C – Algumas Vezes; D – Muitas Vezes, e E – Sempre.

1 – Conduzo quando estou zangado ou chateado.

2 – Perco a calma quando estou a conduzir.

3 – Considero que as acções dos outros condutores são desadequadas ou “estúpidas”.

4 – Faço sinais com os máximos quando me irrita com outro condutor.

5 – Faço gestos obscenos (exemplo, fazer o gesto do dedo, ou gritar asneiras) aos outros condutores que me chateiam.

6 – Insulto verbalmente os condutores que me incomodam.

7 – Uso de propósito o meu veículo para travar os condutores que se colam à traseira do meu carro.

8 – Quando alguém me corta a passagem, sinto que devo castigá-lo ou fazer o mesmo.

9 – Entro em despique com outros condutores nos semáforos para ser o primeiro a arrancar.

10 – Sou capaz de cometer uma infracção para ultrapassar um veículo que vá muito devagar.

11 – Acho que devo ser agressivo com um condutor que é agressivo comigo.

12 – Quando fico preso num engarrafamento fico muito irritado.

13 – Sou capaz de entrar em despique com um comboio que circula devagar de modo a atravessar uma passagem de nível antes dele chegar.

14- Eu esquivo-me ao trânsito mais lento mudando frequentemente de faixa de rodagem

15 – Sou capaz de conduzir se estiver sob o efeito de substâncias tóxicas.

16 – Eu seria capaz de me colar à traseira de um condutor que me estivesse a irritar.

17 – Fico impaciente quando vou a conduzir e estou atrasado.

18 - Os passageiros que me acompanham costumam dizer-me para me acalmar.

19 – Fico irritado quando um carro à minha frente abranda sem razão

20 – Sou capaz de passar um duplo traço contínuo para ver se ultrapasso um carro mais lento.

21 – Acho que o que é importante é chegar onde preciso o mais rapidamente possível.

22 – Eu sinto que condutores passivos deviam aprender a conduzir ou então deviam ficar em casa.

23 – Sou capaz de conduzir na berma ou no separador central para contornar um engarrafamento.

24 – Quando estou a ultrapassar um carro numa estrada com dois sentidos, acontece-me passar à tangente dos carros que vêm em sentido contrário.

25 – Sou capaz de conduzir quando estou embriagado.

26 – Eu sinto que posso perder a calma se tiver de me confrontar com outro condutor.

27 – Considero que sou uma pessoa que tem uma condução arriscada.

28 – Sinto que a maior parte das regras do código da estrada podem ser consideradas sugestões

Questionário original:

DDDI - Dula Dangerous Driving Index (Dula, 2003)

Note: DDDI Dangerous Driving Total Score = Add all items; NE = Negative Cognitive/Emotional Driving Subscale = Add NE items; AD = Aggressive Driving Subscale = Add AD items; RD = Risky Driving Subscale = Add RD items.

NE: 1. I drive when I am angry or upset.

NE: 2. I lose my temper when driving.

NE: 3. I consider the actions of other drivers to be inappropriate or “stupid.”

AD: 4. I flash my headlights when I am annoyed by another driver.

AD: 5. I make rude gestures (e.g., giving “the finger”; yelling curse words) toward drivers who annoy me.

AD: 6. I verbally insult drivers who annoy me.

AD: 7. I deliberately use my car/truck to block drivers who tailgate me.

AD: 8. I would tailgate a driver who annoys me.

RD: 9. I “drag race” other drivers at stop lights to get out front.

RD: 10. I will illegally pass a car/truck that is going too slowly.

AD: 11. I feel it is my right to strike back in some way, if I feel another driver has been aggressive toward me.

NE: 12. When I get stuck in a traffic jam I get very irritated.

RD: 13. I will race a slow moving train to a railroad crossing.

RD: 14. I will weave in and out of slower traffic.

RD: 15. I will drive if I am only mildly intoxicated or buzzed.

AD: 16. When someone cuts me off, I feel I should punish him/her.

NE: 17. I get impatient and/or upset when I fall behind schedule when I am driving.

NE: 18. Passengers in my car/truck tell me to calm down.

NE: 19. I get irritated when a car/truck in front of me slows down for no reason.

RD: 20. I will cross double yellow lines to see if I can pass a slow moving car/truck.

RD: 21. I feel it is my right to get where I need to go as quickly as possible.

NE: 22. I feel that passive drivers should learn how to drive or stay home.

RD: 23. I will drive in the shoulder lane or median to get around a traffic jam.

RD: 24. When passing a car/truck on a 2-lane road, I will barely miss on-coming cars.

RD: 25. I will drive when I am drunk.

NE: 26. I feel that I may lose my temper if I have to confront another driver.

RD: 27. I consider myself to be a risk-taker.

RD: 28. I feel that most traffic “laws” could be considered as suggestions.

Cartas de permissão para efectuar estudo

Pedido de autorização para utilizar o questionário de Chris Dula (DDDI)

RE: About DDDI - permission to use in a portuguese study

Monday, April 20, 2009 9:07 PM

From:

"Dula, Chris" <DULAC@mail.etsu.edu>

[Add sender to Contacts](#)

To:

luisrosario_81@yahoo.com

Message contains attachments

6 Files (1526KB) | [Download All](#)

Luis,

You may use the DDDI for your study. I have attached some articles and the measure and a manual which I hope you will find helpful. Please let me know if you need anything else. I would be very glad to know how your study turns out. Best of luck in your research!

Sincerely,

Chris

From: Luís Rosário [mailto:luisrosario_81@yahoo.com]

Sent: Monday, April 20, 2009 5:30 PM

To: Dula, Chris

Subject: Fw: About DDDI - permission to use in a portuguese study

20th. April 2009, Lisbon, Portugal

Exmo. Dr. Chris S. Dula

I am Luís Rosário, a student of the last to year of the course of Psychology, in the field of clinical psychology, in the Faculdade de Psicologia e Ciências da Educação – Universidade de Lisboa (College of Psychology and Sciences of the Education of the University of Lisbon), and I my thesis Tutor is Professor Manuel Matos, professor in this institution.

I have as subject to my thesis subject of road prevention, a exploratory study between the aggressive driving and the defense mechanisms. Since Portugal is also a country with serious problems related with mortality in the road and accidents this subject not only seemed me interesting as useful.

I recently read your thesis to the degree of doctor, as well as with the inventory that the Dr. Dula created, the DDDI, that seemed interesting very, given that this area of the aggressiveness in driving seems to be still barely studied in Portugal.

In this way, it came to ask for to the Dr. Dula authorization to use in my investigation a translated version of inventory DDDI.

I wait your answer on this matter. Many tanks.

Best regards

Luís Rosário

[Luisrosario_81@yahoo.com](mailto:luisrosario_81@yahoo.com)

Carta de pedido de autorização para colaboração num estudo na PRP

Lisboa, 16 de Março de 2009

Assunto: Colaboração para Estudo (Dissertação de Mestrado Integrado em Psicologia)

Eu, Luís Miguel Agulheiro Santos Bonsucesso do Rosário, aluno da Faculdade de Psicologia e Ciências da Educação Nº 3172 (aluno do 2º ano do 2º Ciclo do Mestrado Integrado em Psicologia), e orientando do Professor Manuel Matos, venho por este meio requerer a V. Exmas a vossa autorização para colaboração num estudo (que constitui a minha Tese de Dissertação de Mestrado Integrado) sobre a agressividade na condução,

Concretizando o pedido de colaboração, seria muito importante contar com a Vossa instituição (PRP) para a parte de pesquisa bibliográfica (documentação) e para a parte de aplicação dos questionários. A população a estudar seriam portanto homens, adultos, transgressores, pelo que seria muito interessante poder aplicar estes testes a pessoas identificadas como transgressores, como população de risco rodoviário. A parte experimental deste estudo consistirá na aplicação de um Inventário de condução perigosa (o DDDI, que mede tipos de agressividade ao volante), e um inventário sobre mecanismos de defesa (O DMI).

Neste sentido, endereço o meu pedido, com esperança de poder contar com V. Exmas.

Os meus agradecimentos

Luís Rosário