

Universidade de Lisboa
Faculdade de Medicina de Lisboa



**TRAÇOS DE PERSONALIDADE, ESTADOS EMOCIONAIS E
CONDUÇÃO: UM ESTUDO COMPARATIVO ENTRE
CONDUTORES DE AMBOS OS SEXOS**

José Poças Correia

Doutoramento em Ciências e Tecnologias da Saúde
Especialidade em Desenvolvimento Humano e Social

Julho de 2014

Universidade de Lisboa
Faculdade de Medicina de Lisboa



**TRAÇOS DE PERSONALIDADE, ESTADOS EMOCIONAIS E
CONDUÇÃO: UM ESTUDO COMPARATIVO ENTRE
CONDUTORES DE AMBOS OS SEXOS**

José Poças Correia

Dissertação orientada pela Prof. Doutora Purificação Horta (FMUL)

Doutoramento em Ciências e Tecnologias da Saúde
Especialidade em Desenvolvimento Humano e Social

**As opiniões expressas nesta publicação são da exclusiva responsabilidade
do seu autor.**

A impressão desta dissertação foi aprovada pelo Conselho Científico da Faculdade de Medicina de Lisboa, em reunião de 23 de Setembro de 2014.

PUBLICAÇÕES

Resultados científicos da presente tese publicados em revista indexada e que foram submetidos à avaliação por pares:

Correia, J. P., & Horta, M. P. C. (2014). Personalidade e comportamentos de risco de motoristas: diferenças entre sexos. *Revista Psicologia: Teoria e Prática*, 16 (1), 79-90.

Agradecimentos

A preparação de uma dissertação de doutoramento exige uma implicação pessoal intensa e prolongada que se repercute em diferentes áreas da vida pessoal e profissional, envolvendo os que nos rodeiam. No decorrer do longo processo de realização deste trabalho foram muitas as pessoas que para ele contribuíram, não sendo possível enumerar todos os que, de forma direta ou indireta participaram e ajudaram neste estudo, referirei apenas aqueles que de uma forma mais próxima contribuíram e a quem muito agradeço.

À Professora Doutora Purificação Horta (FMUL), na qualidade de impulsionadora e orientadora do desenvolvimento deste projeto, a quem expresso a minha gratidão pela disponibilidade permanente e a orientação que me disponibilizou nos momentos cruciais deste percurso.

À minha estimada colega e amiga Dr^a Anabela Marinho pela preciosa ajuda na elaboração do projeto da tese e por me ter feito acreditar que o mesmo era viável e adequado aos objectivos pretendidos.

A todos os condutores que de uma forma desinteressada, abdicaram um pouco do seu tempo para prestar o seu contributo em prol desta investigação.

Por último à minha mulher Margarida e às minhas filhas Carolina e Inês, porque elas foram as principais prejudicadas por este meu profundo envolvimento.

RESUMO

Alguns traços de personalidade e determinados estados emocionais estão indubitavelmente associados à prática de comportamentos de risco na condução, cujas consequências podem ter graves implicações na vida em sociedade, daí resultando a necessidade de efectuar estudos científicos que os tentem compreender e prevenir. Entre as diferentes variáveis frequentemente estudadas, o sexo tem sido associado a diferentes estereótipos relacionados com a percepção e a adopção de comportamentos de risco no trânsito, motivo pelo qual importa compreender as raízes dessa influência.

Neste trabalho de investigação, estabelecemos como objectivo geral, a identificação das principais diferenças sociodemográficas e bio-psicológicas que influenciam a prática dos comportamentos de risco na condução, em função do sexo dos condutores. Para o efeito, propusemo-nos fazer uma abordagem multidimensional e relacional de um leque alargado de fatores que permitissem traçar o perfil básico da personalidade dos diferentes condutores masculinos e femininos, numa perspectiva mais emocional e comportamental. Para esse fim, utilizámos uma amostra de 152 condutores experientes (80 homens e 72 mulheres) que visualizaram três pequenos filmes sobre situações de trânsito e que serviram de estímulo para desencadear as diversas emoções primárias cuja intensidade foi registada num questionário que construímos para o efeito. Esse questionário para além das questões relacionadas com a caracterização sociodemográfica dos condutores, incorpora as escalas Driver Behavior Questionnaire (DBQ), Driving Anger Scale (DAS), Barratt Impulsiveness Scale (BIS-11), Eysenck Personality Questionnaire (EPQ-R-S) e Sensation Seeking Scale (SSS-V).

A análise descritiva e comparativa dos dados recolhidos, permitiu-nos verificar que apesar de os condutores homens cometerem mais infrações do que as mulheres, as mesmas são de origem multicausal, não sendo possível estabelecer uma relação unívoca com determinadas características da personalidade e determinados estados emocionais. Ao contrário do que prevíamos, os homens foram mais sensíveis à estimulação emocional e não revelaram diferenças significativas relativamente às mulheres, no que respeita às situações do aparecimento de raiva na condução “road rage”. Também a impulsividade não surge associada à exposição rodoviária nem ao sexo do condutor. Ainda em relação às características da personalidade, as mulheres revelam uma prevalência mais acentuada nos traços da extroversão, sinceridade e neuroticismo, ao contrário dos homens que apresentam uma maior prevalência no traço do psicoticismo. Por último, os dois grupos de condutores

para além de serem pouco desinibidos e tolerarem bastante bem o aborrecimento, no caso dos homens existe uma maior predominância do traço procura de emoção e aventura (TAS), enquanto as mulheres têm uma maior pontuação na procura de experiências (ES). O sexo diferencia os traços de personalidade, os estados emocionais e a sua associação aos comportamentos de risco na condução, devendo ser considerado na formação de futuros condutores e nas ações de sensibilização relacionadas com a prevenção e segurança rodoviária.

Palavras-chave: traços de personalidade, emoções, sexo, condutores, trânsito.

ABSTRACT

Some personality traits and certain emotional states are undoubtedly associated with the practice of risky driving behaviors, whose consequences could have serious implications for life in society, resulting in the need to carry out scientific studies that try to understand and prevent them. Among different variables often studied, sex has been associated with various stereotypes related to the perception and adoption of risky driving behaviours, why is important to understand the roots of this influence.

For this research, we have established as a general objective, the identification of the main sociodemographic and bio-psychological differences, influencing the practice of risky driving behaviors, depending on the sex of drivers. To do that, we decided to make a multidimensional and relational approach to a wide range of factors that allow tracing the basic personality profile of different male and female drivers in a more emotional and behavioral perspective range. For this purpose we used a sample of 152 experienced drivers (80 men and 72 women) who viewed three short films about traffic situations, and that served as the stimulus to trigger the various primary emotions whose intensity was recorded on a questionnaire constructed for this purpose. This questionnaire beyond issues related to sociodemographic characteristics of drivers, incorporates the scales Driver Behavior Questionnaire (DBQ), Driving Anger Scale (DAS), Barratt Impulsiveness Scale (BIS-11), Eysenck Personality Questionnaire (EPQ-R-S) and Sensation Seeking Scale (SSS-V).

A descriptive and comparative analysis of the collected data, allowed us to verify that, although male drivers commit more traffic violations than women, they are of multifactorial origin and it is not possible to establish an unambiguous relationship with certain personality traits and certain emotional states. Contrary to what we predicted, men were more sensitive to emotional stimulation and revealed no significant differences compared to women with regard to situations of appearance of the "driving road rage". Also impulsiveness does not appear associated with road exposure or the drivers sex differences. Women show a greater prevalence of the traits extraversion, openness and neuroticism, unlike men who have a higher prevalence of the trait psychoticism. Finally, the two groups of drivers in addition to being somewhat uninhibited and tolerate pretty well the annoyance, for men there is a greater prevalence for thrill and adventure seeking (TAS), while women have higher scores on experience seeking (ES). Sex differentiates personality traits and emotional states and their association with risky driving behaviors,

should be considered in the formation of future drivers and actions of awareness related to the prevention and road safety .

Keywords : personality traits, emotions, sex, drivers, traffic.

ÍNDICE GERAL

INTRODUÇÃO	3
CAPÍTULO I - PERSONALIDADE	13
1.1 Personalidade: conceitos e definições	15
1.2 Traços de Personalidade	24
1.2.1 Cattell: Teoria analítico-fatorial dos traços de personalidade	30
1.2.2 Hans J. Eysenck: Teoria dos traços de personalidade	31
1.2.2.1 Psicoticismo	38
1.2.2.2 Extroversão	39
1.2.2.3 Neuroticismo	40
1.3 Big Five (FFM): Teoria dos cinco fatores	42
CAPÍTULO II - EMOÇÕES	47
2.1 Diferentes definições do conceito de emoção	49
2.2 Teorias da emoção	55
2.2.1 Teorias neurofisiológicas	55
2.2.2 Teorias comportamentalistas	56
2.2.3 Teorias subjectivo-experienciais	56
2.2.4 Teorias cognitivistas	56
2.2.5 Teorias sistémicas	57
2.2.6 Teoria diferencial das emoções, de C. Izard	57
2.3 Personalidade e aspectos psicológicos das emoções	77
CAPÍTULO III - FATORES DE RISCO NO COMPORTAMENTO DE CONDUÇÃO..	85
3.1 Personalidade e comportamento do condutor	88
3.1.1 Extroversão	90
3.1.2 Impulsividade	91
3.1.3 Agressividade	93
3.1.4 Procura de Sensações	95
3.1.5 Outras características psicológicas	98
3.2 Factores individuais ou sociodemográficos	101
3.2.1 Sexo	101
3.2.2 Idade	103
3.2.3 Estado Civil	106
3.2.4 Sono e Fadiga	107
3.2.5 Doenças Crónicas	109
3.2.6 Consumo de Substâncias	110
3.3 Caracterização do Condutor Português	113
CAPÍTULO IV - METODOLOGIA	123
4.1 Objectivos e Hipóteses	125
4.2 Estímulos	128
4.3 Instrumentos	130
4.3.1 Subescala das emoções	131
4.3.2 DBQ - Driver Behaviour Questionnaire	132
4.3.3 DAS - Driving Anger Scale	136
4.3.4 Inventário da impulsividade de Barratt	139
4.3.5 Inventário da personalidade de Eysenck	142
4.3.6 Inventário da procura de sensações de Zuckerman	146
4.4 Procedimentos	149
4.5 Análise dos dados	152
4.6 Caracterização da amostra	154

CAPÍTULO V - APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS	161
5.1 Análise comparativa em função do sexo do condutor	163
5.1.1 Intensidade emocional provocada pelos filmes de trânsito	163
5.1.2 Comportamentos de condução avaliados pelo DBQ - Driver Behaviour Questionnaire	166
5.1.3 Cólera ou irritação na condução, avaliada pela DAS - Driving Anger Scale	178
5.1.4 Impulsividade avaliada pela BIS-11 - Barratt Impulsiveness Scale	185
5.1.5 Dimensões da personalidade avaliadas pela EPQ-R-S de Eysenck	189
5.1.6 Procura de sensações avaliada pela SSS-V de Zuckerman	194
5.1.7 Síntese dos resultados da análise descritiva	200
5.2 Análise correlacional	203
5.2.1 Variáveis sociodemográficas e dimensões DBQ - Driver Behaviour Questionnaire	203
5.2.2 Variáveis sociodemográficas e dimensões DAS - Driving Anger Scale	203
5.2.3 Variáveis sociodemográficas e dimensões BIS - 11- Barratt Impulsiveness Scale	204
5.2.4 Variáveis sociodemográficas e dimensões EPQ-R-S de Eysenck	204
5.2.5 Variáveis sociodemográficas e dimensões SSS-V de Zuckerman	205
5.2.6 Comportamentos de condução, personalidade e emoções - filme (TN)	205
5.2.7 Comportamentos de condução, personalidade e emoções - filme (I)	211
5.2.8 Comportamentos de condução, personalidade e emoções - filme (A).....	217
5.2.9 Comportamentos de condução e personalidade.....	222
5.3 Modelos de Regressão	236
5.3.1 Contributos das variáveis sociodemográficas para as emoções.....	236
5.3.2 Contributos das variáveis sociodemográficas para os comportamentos de condução	240
5.3.3 Contributos dos comportamentos de condução para as emoções	241
5.3.4 Contributos dos traços da personalidade para as emoções	256
5.3.5 Contributos dos traços da personalidade para os comportamentos de condução	270
5.4 Interpretação e discussão dos resultados	275
5.4.1 Fatores de influência nos estados emocionais dos condutores	275
5.4.2 Fatores de influência nos comportamentos de condução.....	279
CONCLUSÕES	285
BIBLIOGRAFIA	299
ANEXOS	343
QUESTIONÁRIO	345
ARTIGO PUBLICADO.....	357

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1 - Itens da Subescala das Emoções.....	132
Tabela 2 - Itens do Driver Behaviour Questionnaire (DBQ).....	134
Tabela 3 - Itens da Driving Anger Scale (DAS).....	137
Tabela 4 - Itens da Barratt Impulsiveness Scale (BIS-11).....	141
Tabela 5 - Itens do Eysenck Personality Questionnaire Revised Scale - EPQ-R-S..	144
Tabela 6 - Itens da Sensation Seeking Scale (SSS-V).....	147
Tabela 7 - Caracterização Sociodemográfica dos Condutores.....	156
Tabela 8 - Análise Comparativa dos Dois Grupos de Condutores.....	157
Tabela 9 - Análise Comparativa sobre Hábitos de Condução e Causalidade dos Acidentes.....	158
Tabela 10 - Frequência dos Lapsos no DBQ.....	169
Tabela 11 - Frequência dos Erros no DBQ.....	173
Tabela 12 - Frequência das Infrações no DBQ.....	177
Tabela 13 - Distribuição para os Gestos Hostis no DAS.....	180
Tabela 14 - Distribuição para a Condução Ilegal no DAS.....	180
Tabela 15 - Distribuição para a Presença das Autoridades Policiais no DAS.....	181
Tabela 16 - Distribuição para a Condução Lenta no DAS.....	181
Tabela 17 - Distribuição para a Descortesia no DAS.....	183
Tabela 18 - Distribuição para a Circulação Condicionada no DAS.....	184
Tabela 19 - Distribuição para a Dimensão Impulsividade por Falta de Planeamento no BIS-11.....	186
Tabela 20 - Distribuição para a Dimensão da Impulsividade Motora no BIS-11.....	187
Tabela 21 - Distribuição para a Dimensão da Impulsividade da Atenção no BIS-11.....	188
Tabela 22 - Distribuição para a Dimensão Neuroticismo no EPQ-R-S.....	190
Tabela 23 - Distribuição para a Dimensão Psicoticismo no EPQ-R-S.....	191
Tabela 24 - Distribuição para a Dimensão Extroversão no EPQ-R-S.....	192
Tabela 25 - Distribuição para a Dimensão Sinceridade no EPQ-R-S.....	193
Tabela 26 - Distribuição para a Dimensão Procura de Emoção e Aventura na SSS-V.....	195
Tabela 27 - Distribuição para a Dimensão Procura de Experiências na SSS-V.....	196
Tabela 28 - Distribuição para a Dimensão Desinibição na SSS-V.....	197
Tabela 29 - Distribuição para a Dimensão Intolerância ao Aborrecimento na SSS-V.....	198
Tabela 30 - Resumo dos Resultados Obtidos nas Diversas Dimensões em Estudo.	201
Tabela 31 - Correlações entre as Variáveis Sociodemográficas e as Dimensões do DBQ.....	203
Tabela 32 - Correlações entre as Variáveis Sociodemográficas e as Dimensões da DAS.....	204
Tabela 33 - Correlações entre as Variáveis Sociodemográficas e as Dimensões da BIS-11.....	204
Tabela 34 - Correlações entre as Variáveis Sociodemográficas e as Dimensões da EPQ-R-S.....	205
Tabela 35 - Correlações entre as Variáveis Sociodemográficas e as Dimensões da SSS-V.....	205
Tabela 36 - Correlações entre o DBQ e as Emoções no Filme (TN) em ambos os Sexos.....	207

Tabela 37 - Correlações entre a DAS e as Emoções no Filme (TN) em ambos os Sexos.....	207
Tabela 38 - Correlações entre a BIS-11 e as Emoções no Filme (TN) em ambos os Sexos.....	209
Tabela 39 - Correlações entre a EPQ-R-S e as Emoções no Filme (TN) em ambos os Sexos.....	209
Tabela 40 - Correlações entre a SSS-V e as Emoções no Filme (TN) em ambos os Sexos.....	210
Tabela 41 - Correlações entre o DBQ e as Emoções no Filme (I) em ambos os Sexos.....	212
Tabela 42 - Correlações entre a DAS e as Emoções no Filme (I) em ambos os Sexos.....	212
Tabela 43 - Correlações entre a BIS-11 e as Emoções no Filme (I) em ambos os Sexos.....	214
Tabela 44 - Correlações entre a EPQ-R-S e as Emoções no Filme (I) em ambos os Sexos.....	214
Tabela 45 - Correlações entre a SSS-V e as Emoções no Filme (I) em ambos os Sexos.....	216
Tabela 46 - Correlações entre o DBQ e as Emoções no Filme (A) em ambos os Sexos.....	218
Tabela 47 - Correlações entre a DAS e as Emoções no Filme (A) em ambos os Sexos.....	218
Tabela 48 - Correlações entre a BIS-11 e as Emoções no Filme (A) em ambos os Sexos.....	220
Tabela 49 - Correlações entre a EPQ-R-S e as Emoções no Filme (A) em ambos os Sexos.....	220
Tabela 50 - Correlações entre a SSS-V e as Emoções no Filme (A) em ambos os Sexos.....	221
Tabela 51 - Correlações entre o DBQ em ambos os Sexos.....	222
Tabela 52 - Correlações entre o DBQ e a DAS, em ambos os Sexos.....	222
Tabela 53 - Correlações entre o DBQ e a BIS-11 em ambos os Sexos.....	223
Tabela 54 - Correlações entre o DBQ e a EPQ-R-S em ambos os Sexos.....	223
Tabela 55 - Correlações entre o DBQ e a SSS-V em ambos os Sexos.....	224
Tabela 56 - Correlações entre a DAS e o DBQ em ambos os Sexos.....	224
Tabela 57 - Correlações entre a DAS em ambos os Sexos.....	225
Tabela 58 - Correlações entre a DAS e a BIS-11 em ambos os Sexos.....	226
Tabela 59 - Correlações entre a DAS e a EPQ-R-S em ambos os Sexos.....	226
Tabela 60 - Correlações entre a DAS e a SSS-V em ambos os Sexos.....	227
Tabela 61 - Correlações entre a BIS-11 e o DBQ em ambos os Sexos.....	228
Tabela 62 - Correlações entre a BIS-11 e a DAS em ambos os Sexos.....	228
Tabela 63 - Correlações entre a BIS-11 em ambos os Sexos.....	229
Tabela 64 - Correlações entre a BIS-11 e a EPQ-R-S em ambos os Sexos.....	229
Tabela 65 - Correlações entre a BIS-11 e a SSS-V em ambos os Sexos.....	230
Tabela 66 - Correlações entre a EPQ-R-S e o DBQ em ambos os Sexos.....	230
Tabela 67 - Correlações entre a EPQ-R-S e a DAS em ambos os Sexos.....	231
Tabela 68 - Correlações entre a EPQ-R-S e a BIS-11 em ambos os Sexos.....	232
Tabela 69 - Correlações entre a EPQ-R-S em ambos os Sexos.....	232
Tabela 70 - Correlações entre a EPQ-R-S e a SSS-V em ambos os Sexos.....	233
Tabela 71 - Correlações entre a SSS-V e o DBQ em ambos os Sexos.....	233
Tabela 72 - Correlações entre a SSS-V e a DAS em ambos os Sexos.....	234

Tabela 73 - Correlações entre a SSS-V e a BIS-11 em ambos os Sexos.....	234
Tabela 74 - Correlações entre a SSS-V e a EPQ-R-S em ambos os Sexos.....	235
Tabela 75 - Correlações entre a SSS-V em ambos os Sexos.....	236
Tabela 76 - Contributos das Variáveis Sociodemográficas para a Emoção Interesse	237
Tabela 77 - Contributos das Variáveis Sociodemográficas para a Emoção Alegria.....	237
Tabela 78 - Contributos das Variáveis Sociodemográficas para a Emoção Surpresa	237
Tabela 79 - Contributos das Variáveis Sociodemográficas para a Emoção Angústia	238
Tabela 80 - Contributos das Variáveis Sociodemográficas para a Emoção Cólera	238
Tabela 81 - Contributos das Variáveis Sociodemográficas para a Emoção Nojo	238
Tabela 82 - Contributos das Variáveis Sociodemográficas para a Emoção Medo	239
Tabela 83 - Contributos das Variáveis Sociodemográficas para a Emoção Vergonha	239
Tabela 84 - Contributos das Variáveis Sociodemográficas para a Emoção Tristeza	240
Tabela 85 - Contributos das Variáveis Sociodemográficas para os Comportamentos de Condução - DBQ.....	240
Tabela 86 - Contributos das Variáveis Sociodemográficas para os Comportamentos de Condução - DAS.....	241
Tabela 87 - Contributos das Variáveis Sociodemográficas para os Comportamentos de Condução - DAS (Cont.).....	241
Tabela 88 - Valores Preditivos dos Comportamentos de Condução na Emoção Interesse, em Função do Sexo.....	243
Tabela 89 - Valores Preditivos dos Comportamentos de Condução na Emoção Alegria, em Função do Sexo.....	244
Tabela 90 - Valores Preditivos dos Comportamentos de Condução na Emoção Surpresa, em Função do Sexo.....	245
Tabela 91 - Valores Preditivos dos Comportamentos de Condução na Emoção Angústia, em Função do Sexo.....	246
Tabela 92 - Valores Preditivos dos Comportamentos de Condução na Emoção Cólera, em Função do Sexo.....	248
Tabela 93 - Valores Preditivos dos Comportamentos de Condução na Emoção Nojo, em Função do Sexo.....	249
Tabela 94 - Valores Preditivos dos Comportamentos de Condução na Emoção Desprezo, em Função do Sexo.....	250
Tabela 95 - Valores Preditivos dos Comportamentos de Condução na Emoção Medo, em Função do Sexo.....	251
Tabela 96 - Valores Preditivos dos Comportamentos de Condução na Emoção Vergonha, em Função do Sexo.....	253
Tabela 97 - Valores Preditivos dos Comportamentos de Condução na Emoção Tristeza, em Função do Sexo.....	254
Tabela 98 - Valores Preditivos dos Comportamentos de Condução na Emoção Culpa, em Função do Sexo.....	255

Tabela 99 - Valores Preditivos dos Traços de Personalidade na Emoção Interesse, em Função do Sexo.....	257
Tabela 100 - Valores Preditivos dos Traços de Personalidade na Emoção Alegria, em Função do Sexo.....	258
Tabela 101 - Valores Preditivos dos Traços de Personalidade na Emoção Surpresa, em Função do Sexo.....	259
Tabela 102 - Valores Preditivos dos Traços de Personalidade na Emoção Angústia, em Função do Sexo.....	260
Tabela 103 - Valores Preditivos dos Traços de Personalidade na Emoção Cólera, em Função do Sexo.....	262
Tabela 104 - Valores Preditivos dos Traços de Personalidade na Emoção Nojo, em Função do Sexo.....	263
Tabela 105 - Valores Preditivos dos Traços de Personalidade na Emoção Desprezo, em Função do Sexo.....	264
Tabela 106 - Valores Preditivos dos Traços de Personalidade na Emoção Medo, em Função do Sexo.....	265
Tabela 107 - Valores Preditivos dos Traços de Personalidade na Emoção Vergonha, em Função do Sexo.....	267
Tabela 108 - Valores Preditivos dos Traços de Personalidade na Emoção Tristeza, em Função do Sexo.....	268
Tabela 109 - Valores Preditivos dos Traços de Personalidade na Emoção Culpa, em Função do Sexo.....	269
Tabela 110 - Valores Preditivos dos Traços de Personalidade nos Comportamentos de Condução - DBQ, em Função do Sexo.....	272
Tabela 111 - Valores Preditivos dos Traços de Personalidade nos Comportamentos de Condução - DAS, em Função do Sexo.....	273
Tabela 112 - Valores Preditivos dos Traços de Personalidade nos Comportamentos de Condução - DAS, em Função do Sexo (Cont.)	274

ÍNDICE DE FIGURAS

<i>Figura 1</i> - Modelo hierárquico da personalidade (adaptado de Eysenck, 1982, p. 47).....	33
<i>Figura 2</i> - Valores médios e teste das diferenças para as emoções estimuladas pelo filme (TN).....	164
<i>Figura 3</i> - Valores médios e teste das diferenças para as emoções estimuladas pelo filme (I).....	165
<i>Figura 4</i> - Valores médios e teste das diferenças para as emoções estimuladas pelo filme (A).....	166
<i>Figura 5</i> - Frequência do inquirido para “circular na faixa de rodagem errada ao aproximar-se de um cruzamento”.....	167
<i>Figura 6</i> - Frequência do inquirido para “esquecer-se e deixar os faróis no máximo até outro condutor fazer sinais de luzes”.....	168
<i>Figura 7</i> - Frequência do inquirido para “tentar ultrapassar um veículo que está a dar sinal de virar à esquerda”.....	170
<i>Figura 8</i> - Frequência do inquirido para “durante uma ultrapassagem, avaliar como menos rápido o veículo que circula em sentido contrário”.....	171
<i>Figura 9</i> - Frequência do inquirido para “travar bruscamente numa estrada escorregadia ou rodar o volante de modo a provocar derrapagens”.....	171
<i>Figura 10</i> - Frequência do inquirido para “desrespeitar o limite de velocidade durante a noite ou de madrugada”.....	174
<i>Figura 11</i> - Frequência do inquirido para “conduzir mesmo sabendo que ultrapassou o limite permitido de álcool no sangue”.....	175
<i>Figura 12</i> - Frequência do inquirido para “zangar-se com o comportamento de outro condutor e persegui-lo para lhe mostrar o seu descontentamento”.....	176
<i>Figura 13</i> - Valores médios e teste das diferenças para os lapsos, erros e infrações.....	178
<i>Figura 14</i> - Valores médios e teste das diferenças para as dimensões do (Driving Anger Scale - DAS).....	182
<i>Figura 15</i> - Valores médios e teste das diferenças para as várias dimensões da Impulsividade.....	189
<i>Figura 16</i> - Valores médios e teste das diferenças da escala EPQ-R-S.....	194
<i>Figura 17</i> - Valores médios e teste das diferenças da escala SSS-V.....	199
<i>Figura 18</i> - Valores médios da escala SSS-V para a SStotal.....	200

LISTA DE ABREVIATURAS

ANSR	-	Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária
APR	-	Aliança para a Prevenção Rodoviária
BFI	-	Big Five Inventoty
BIS-11	-	Barratt Impulsiveness Scale - 11
BS	-	Boredom Susceptibility
CD	-	Compact Disc
Cis-IUL	-	Centro de Investigação e Intervenção Social do Instituto Universitário de Lisboa
DAS	-	Driving Anger Scale
DBQ	-	Driver Behavior Questionnaire
DES	-	Differential Emotion Scale
DGV	-	Direção Geral de Viação
DSM-IV	-	Diagnostic and Statistical Manual of Mental Disorders - IV
EESC96	-	Escala de Emoções, Sensações e Cognições 96
EPQ	-	Eysenck Personality Questionnaire
EPI	-	Eysenck Personality Inventory
EPQ-R	-	Eysenck Personality Questionnaire - Revised
EPQ-RS	-	Eysenck Personality Questionnaire - Revised Scale
EPQ-RSS	-	Eysenck Personality Questionnaire - Revised Short Scale
ES	-	Experience Seeking
FFM	-	Five Factor Model
GPS	-	Global Positioning System
ISCTE	-	Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa
MMQ	-	Maudsley Medical Questionnaire
MPI	-	Maudsley Personality Inventory
NEO-PI-R	-	NEO - Personality Inventory Revised
OCDE	-	Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico
PEN	-	Psicoticismo, Extroversão e Neuroticismo
PIB	-	Produto Interno Bruto
PNPR	-	Plano Nacional de Prevenção Rodoviária
SARA	-	Sistema Ativador Reticular Ascendente
SSS-V	-	Sensation Seeking Scale - V
TAS	-	Thrill and Adventure Seeking
TDA	-	Trait Descriptive Adjectives
WHO	-	World Health Organization

INTRODUÇÃO

A sinistralidade rodoviária constitui-se como um grave problema social e de saúde pública. Segundo dados da Organização Mundial da Saúde (WHO, 2009), as consequências dos acidentes rodoviários constituem a 9.^a causa de morte em todo o mundo, prevendo-se que em 2030 ascenda à 5.^a posição.

Em Portugal o número de vítimas mortais resultantes de acidentes rodoviários continua a ser preocupante (92 mortos/milhão de habitantes em 2010, ANSR 2012); e bastante acima da média na União Europeia em 2010 (61 mortos/milhão de habitantes; dados do Eurostat, 2010), apesar de ter diminuído nos últimos anos para cerca de metade, ou seja, 891 vítimas mortais em 2011 (ANSR, 2012) face a 1.469 vítimas mortais em 2002 (DGV, 2003).

Segundo dados da Autoridade Nacional para a Segurança Rodoviária - ANSR, em Portugal, à semelhança do que se passa nos países mais desenvolvidos, os custos sociais médios anuais dos acidentes rodoviários, reduziram de 1,54% do PIB anual entre 1996 e 2009, para 1,17% do PIB em 2010.

O trânsito é muitas vezes vivenciado pelas pessoas, como uma apropriação privada do espaço público, o que facilmente se percebe pela forma como as mesmas conduzem as suas viaturas e cometem todo o tipo de infrações, daí resultando frequentemente acidentes de trânsito com vítimas fatais (Oliveira e Pinheiro, 2007). A esse respeito e por causa disso, tem havido nas últimas décadas, na generalidade dos países, uma preocupação crescente com as nefastas consequências resultantes da sinistralidade automóvel e com toda a problemática associada à segurança rodoviária (Harré, 2000; West et al., 1993a).

Essa preocupação tem permitido o desenvolvimento de áreas de investigação centradas nos factores humanos associados a esse tipo de sinistralidade, tais como: os factores sociodemográficos e os factores da personalidade relativos às competências específicas da condução, às atitudes e aos comportamentos (Beirness, 1993; Garrity & Demick, 2001; Jonah, 1997; West et al., 1993a). Apesar da personalidade não ser o único elemento preditivo das infrações e dos acidentes de trânsito, Santos e colaboradores (2012, p. 107) concluíram que “*existem evidências científicas por detrás da necessidade de avaliação dos traços de personalidade em futuros motoristas. Tais características contribuem para os resultados das ocorrências de trânsito*”.

Nessa perspectiva, alguns autores têm identificado a raiva, o stresse, a ansiedade, a agressividade e a angústia como sendo os traços de personalidade e os estados emocionais que mais afetam de forma negativa as capacidades de processamento informacional dos condutores para conduzir em segurança.

Uma revisão da literatura sobre esta temática permite-nos facilmente perceber que grande parte da investigação científica desta área, tende a estabelecer a associação entre os diferentes factores sociodemográficos (e.g. a idade, o género, a experiência) e os traços gerais da personalidade, com o envolvimento em acidentes de viação (Furnham & Saipe, 1993). Neste contexto, o género, o sexo e a idade têm consistentemente estado relacionados com os comportamentos de risco do condutor e com a prática de infrações de trânsito (Lawton et al., 1997a; Maycock et al., 1991; Westerman & Haigney, 2000).

Alguns estudos sugerem mesmo que a relação entre a percepção do risco e a condução perigosa são de natureza diferente para homens e para mulheres, identificando diferenças de estilo e de comportamento de condução (Constantinou, Panayiotou, Konstantinou, Loutsiou-Ladd, & Kapardis, 2011; Fernandes, Hatfield, & Job, 2010; Reason, Manstead, Stradling, Baxter, & Campbell, 1990). Com efeito, algumas dessas diferenças entre sexos, são aferidas pelos estereótipos relacionados com as atitudes no trânsito. Assim, enquanto que para as mulheres os comportamentos de poder e de imprudência representam a forma como o homem é percebido na sua relação social com o trânsito, para os homens a maior atenção e disciplina das mulheres, permite-lhes ter uma condução mais prudente e cautelosa, o que nos pode levar a inferir que os homens são mais competitivos e as mulheres mais sociáveis no trânsito, exteriorizando desse modo um comportamento reflexo da sua história social e familiar. Outros estudos referem que os homens reportam mais acidentes e multas de trânsito (Lonczak, Neighbors, & Donovan, 2007; Reason et al., 1990), constituindo um grupo de risco devido ao modo agressivo como conduzem e às características da personalidade que os leva a subestimar o perigo e a assumir mais riscos na condução, ao contrário das mulheres que apesar de tenderem a ser mais stressadas do que os homens, cometem menos infracções de trânsito.

Essas diferenças entre os sexos podem ser tão significativas que de acordo com a National Highway Traffic Safety Administration (2013), em 2002, a probabilidade de os condutores americanos morrerem na estrada era três vezes superior nos homens do que nas mulheres. Para Lonczak e colaboradores (2007), o sexo é um fator de diferenciação importante na condução, especialmente nas situações de trânsito que potenciam o aparecimento da raiva e os fatores de risco como o consumo de álcool e a procura de sensações. Considerando que as mulheres são mais cuidadosas do que os homens na condução, isso poderá levá-las a irritarem-se mais quando observam comportamentos menos próprios nos outros condutores, embora adotem um conjunto de respostas mais adaptativas do que os homens (Jovanovic', Stanojevic', & Stanojevic', 2011).

Os factores emocionais associados à ansiedade e à agressão, bem como, o fraco autocontrolo também estão em regra relacionados com os comportamentos de risco na condução (Ulleberg & Rundmo, 2003). Os diferentes estudos realizados sobre esta matéria, permitem-nos facilmente perceber qual a importância dos factores afectivos e emocionais na percepção e avaliação do risco (Rundmo, 2002; Sjöberg, 2006; Slovic et al., 2004). Com efeito, as emoções e os componentes afectivos influenciam fortemente o processo de tomada de decisão e da percepção do risco, através de um “efeito heurístico” que explica essa mesma percepção (Slovic et al., 2004). De acordo com Barrett e Salovey (2002), as emoções têm um importante papel na motivação comportamental. A esse respeito, Sjöberg (2006), reconhece essa importância ao nível da percepção do risco, mas assegura que as emoções só por si não explicam a totalidade dessa percepção, sendo necessário diferenciar o papel das habilidades emocionais e da inteligência emocional na segurança rodoviária. Mayer e Salovey (1997), definem a inteligência emocional, como sendo a habilidade para processar a informação emocional, particularmente no que diz respeito à percepção, assimilação, compreensão e gestão da emoção. Sobre essa temática, existem vários estudos que confirmam a existência de uma relação entre as componentes emocionais e os diferentes aspectos do comportamento humano (Mestre & Berrocal, 2007).

Relativamente ao estilo de condução, Reason e colaboradores (1990) consideraram como determinantes das infracções às normas rodoviárias, as transgressões e os erros. As transgressões porque implicam processos de atitude e de motivação, os erros porque remetem para processos perceptivos, cognitivos e de atenção, isto é, dependem ambos fundamentalmente da personalidade do condutor.

Para além disso, as situações geradoras de cólera ou irritação durante a condução “road rage”, associadas à prática de gestos hostis, condução ilegal e circulação condicionada entre outras, podem gerar graves conflitos em ambiente rodoviário, sendo de consequências imprevisíveis para a sua segurança. Segundo a literatura, os traços de personalidade associados à prática desses comportamentos de risco, traduzem-se normalmente no cometimento de infrações de trânsito, condução agressiva, raiva associada à condução e aos danos nos veículos e ao uso menos frequente do cinto de segurança (Blanchard, Barton, & Malta, 2000; Deffenbacher et al., 1994; Lajunen & Parker, 2001; Underwood, Chapman, Wright & Crundall, 1999).

Também a instabilidade comportamental associada à impulsividade e à inabilidade para controlar os impulsos, pode num determinado contexto, quando combinada com

factores situacionais associados ao stress ou a estados emocionais depressivos gerar erros de execução e acidentes (Barratt, 1994; Mayer & Treat, 1977).

Como já foi referido e de acordo com a literatura, existem alguns traços de personalidade que podem estar diretamente relacionados com os comportamentos de risco e com os acidentes de viação. Nesse contexto, os traços da procura de sensações, impulsividade e procura de emoções e aventura, parecem ser fortes preditores desse tipo de comportamentos (Arnett et al., 1997; Beirness & Simpson, 1990; Jonah, 1997; Trimpop & Kirkcaldy, 1997). Por sua vez e no que concerne aos traços da extroversão e do neuroticismo (Eysenck & Eysenck, 1975), os resultados têm sido pouco conclusivos. Se por um lado, alguns estudos encontraram associações significativas entre esses traços e a prática de infrações e acidentes (Renner & Anderle, 1999; Shaw & Sichel, 1971), por outro, algumas investigações apenas identificaram associações significativas nos homens e outras não identificaram qualquer tipo de associação nem mesmo nesse grupo de condutores (Mathews et al., 1991; Wilson & Greensmith, 1983).

No que respeita à condução de risco, nomeadamente ao excesso de velocidade, existe uma maior pressão social nos homens do que nas mulheres e é também nesse tipo de comportamento de risco que o traço de personalidade procura de sensações é mais diferenciador para ambos os sexos (Cestac, Paran, & Delhomme, 2011).

À semelhança de outros investigadores, também Bartholomeu (2008) identificou a busca por novas emoções e aventuras, como sendo um dos fatores da personalidade mais potenciadores do envolvimento em condutas de risco e violação das normas do trânsito. De acordo com Jonah e colaboradores (2001) os condutores que procuram sensações adoptam um estilo de condução mais arriscado, embora não existam diferenças significativas quanto à idade, sexo, estatuto socioeconómico ou número de quilómetros percorridos.

Pese embora o facto de os resultados obtidos em diversos estudos, sugerirem que o género e o sexo dos condutores influenciam de igual modo a expressão do seu estilo de condução, associando as características socioculturais da masculinidade (género), às competências do condutor experiente (being a skilful driver) e as da feminilidade às competências do condutor seguro (being a safe driver), (Özkan & Lajunen, 2006), é ao nível do sexo dos condutores por ser de raiz biológica que pretendemos aferir as principais diferenças emocionais e comportamentais associadas às diversas características da personalidade.

A prevalência de elevados níveis de sinistralidade rodoviária em muitos países e a evidência científica de que os acidentes de viação são maioritariamente devidos a factores

humanos, bem como, a existência de um número pouco significativo de estudos de língua portuguesa sobre esta temática, levaram-nos a definir como objectivo geral desta investigação, a identificação das principais diferenças sociodemográficas e bio-psicológicas que influenciam a prática dos comportamentos de risco na condução, em função do sexo dos condutores.

Se outros não houvesse, estes seriam motivos mais que suficientes para justificar a realização de um sem número de estudos, tanto na área das ciências do comportamento humano como na da saúde pública, com vista a identificar, e tanto quanto possível compreender, a pluralidade dos factores bio-psicológicos e sociodemográficos que mais contribuem para esta situação. Por outro lado, o estudo e a compreensão desses factores assume uma particular importância quando verificamos que alguns autores conseguiram identificar a prevalência do factor humano como sendo responsável por cerca de 95% dos acidentes de trânsito (Lewin, 1982; Sabey & Taylor, 1980). Também o Plano Nacional de Prevenção Rodoviária faz referência a estudos que indicam que em mais de 90% dos acidentes existe algum grau de responsabilidade de, pelo menos, um dos utentes intervenientes (PNPR, 2003).

Partindo do pressuposto que os seres humanos são seres racionais que adoptam determinados comportamentos, fazendo uso da informação disponível e da avaliação das possíveis consequências daí resultantes, importa compreender o processo que determina a formação dos comportamentos de risco na condução.

Seguindo essa linha de investigação, esta tese tem como objectivos identificar e compreender os perfis básicos da personalidade dos condutores, fazendo uma abordagem multidimensional e relacional de todos os factores que permitam fazer uma caracterização quer do condutor enquanto técnico de condução, quer do condutor enquanto homem ou mulher com características sociodemográficas e bio-psicológicas diferenciadas. Para o efeito, importa identificar as suas principais diferenças ao nível emocional, atitudinal e comportamental, por forma a aferir em que medida é que o sexo, o perfil do condutor, as suas características da personalidade e os seus estados emocionais contribuem para essa diferenciação.

Assim, para atingir estes objectivos, estruturamos o nosso trabalho em duas grandes partes. Na primeira, apresentaremos o enquadramento teórico, começando no Capítulo 1 por abordar os vários conceitos e definições quer da personalidade como um todo, quer dos principais traços da personalidade, a par de algumas das teorias que lhes estão subjacentes e que tentam explicar nas diferentes perspectivas, a sua estrutura e organização em função

das diferentes formas de orientação para a ação. Por sua vez, no Capítulo 2, abordaremos os vários conceitos e definições das emoções, a par da descrição geral da teoria diferencial das emoções, de Carrol Izard, por ser com base nessa teoria que desenvolvemos uma grande parte do enquadramento teórico e prático do nosso estudo empírico. De igual modo, fazemos a caracterização das emoções primárias que estão associadas a essa teoria e que nos permitiram definir o perfil emocional dos diferentes elementos da nossa amostra em função dos vários estímulos a que foram submetidos. Em seguida, no Capítulo 3, propomos identificar e descrever os principais factores de ordem psicológica (como por exemplo os traços de personalidade da procura de sensações, impulsividade, agressividade e extroversão), a par de outros factores de ordem individual ou sociodemográfica, onde se incluem, para além do sexo, idade e estado civil, outros como, o sono, a fadiga e o consumo de substâncias, temas em que mais tem incidido uma grande parte da investigação produzida a nível internacional. Ainda relativamente ao enquadramento teórico, consideramos pertinente terminar com a caracterização do condutor português enquanto personagem principal de um flagelo (sinistralidade rodoviária) que está muito longe de ser eficazmente controlado e cujos custos são de tal modo avassaladores que no caso dos países da OCDE se estima que variem entre 1,3% e 2,5% do Produto Interno Bruto (PIB), consoante se exclua ou se considere a avaliação económica da perda da qualidade de vida (Elvik, 2000).

Na segunda parte do nosso trabalho, apresentaremos o estudo empírico efectuado, no qual procuramos através de um amostra constituída por 152 condutores, dos quais 80 masculinos e 72 femininos, identificar as principais diferenças comportamentais, resultantes dos diferentes traços da personalidade e dos diferentes dinamismos emocionais e afectivos que lhes estão associados. Tomaremos como referência, por um lado, a auto-percepção emocional dos diferentes estímulos provocados pelos filmes que lhes são apresentados para visionamento, bem como, os perfis psicológicos que resultam dos diversos comportamentos de condução (lapsos, erros e infrações) e da caracterização dos traços mais significativos da sua personalidade. Para esse efeito, descreveremos no Capítulo 4 a metodologia utilizada e os critérios que presidiram por um lado á construção do questionário que serviu de base à definição dos diferentes perfis emocionais dos elementos da amostra e à recolha dos dados de caracterização sociodemográfica e por outro á escolha dos diferentes inventários da personalidade que permitiram determinar e diferenciar o perfil psicológico das duas categorias de condutores envolvidos neste estudo. Por fim, no Capítulo 5, efetuamos a apresentação e a discussão dos resultados, em função

das principais diferenças emocionais e de personalidade que caracterizam e diferenciam os condutores masculinos e femininos e por conseguinte as diferentes atitudes e comportamentos que os mesmos adoptam quando interagem em ambiente rodoviário. Terminaremos o trabalho com a apresentação das conclusões, da bibliografia, e em anexo, do questionário elaborado.

É então com base no desenvolvimento deste enquadramento teórico e no estudo empírico efectuado, que nos propomos descrever, interpretar e se possível diferenciar, a percepção emocional e a postura atitudinal e comportamental de uma amostra de condutores masculinos e femininos, perante a prática da condução, com vista a um possível contributo para a identificação de instrumentos e programas específicos vocacionados para a formação dos condutores e para as ações de sensibilização sobre a prevenção rodoviária, que tenham em conta as principais diferenças bio-psicológicas associadas a cada um dos sexos.

PARTE A
ENQUADRAMENTO TEÓRICO

CAPÍTULO I
PERSONALIDADE

Neste capítulo pretendemos abordar em primeiro lugar e numa perspectiva mais abrangente, o conceito de personalidade e de traço de personalidade, dando conta da multiplicidade de definições que existem, para em seguida finalizar com a descrição dos modelos que consideramos resultarem das principais teorias explicativas sobre os traços básicos da personalidade.

1.1 Personalidade : conceitos e definições

O conceito de personalidade é um conceito fundamental na Psicologia, enquanto ciência que estuda o comportamento humano. O termo personalidade tem sido utilizado inúmeras vezes, como uma expressão para o que é único e individual acerca de uma pessoa (Loevinger, 1987), para aquilo que a pessoa demonstra de si aos outros, ou seja, a sua fachada social (Sherman, 1979). Em termos de concepção popular da personalidade, a mesma refere-se a um determinado conjunto de traços socialmente atraentes e eficientes (Allport, 1973). A operacionalização deste constructo tem motivado o aparecimento ao longo dos tempos, de diversas propostas e metodologias de classificação e de enquadramento teórico.

Historicamente, como refere Hansenne (2003), o conceito de personalidade é originário da palavra latina *persona*, que era a designação dada à máscara que os atores usavam para exprimir as diferentes emoções e atitudes em palco, permitindo desse modo que o público identificasse os vários papéis que estavam a ser interpretados e os comportamentos verbais e não-verbais a eles associados. Todavia, outros autores como (Mischel, 1981; Singer, 1984), identificam outras origens etimológicas relacionadas com a personalidade, como sejam, os termos *prôsopon* (que significa máscara de teatro em grego), *personare* (que em latim significa soar ou passar através de), e *perisoma* (que em grego significa em volta do corpo).

De acordo com vários autores (Feist & Feist, 2002; Loevinger, 1987; Singer, 1984), o estudo da personalidade tem as suas origens na avaliação das inúmeras diferenças individuais que resultam da observação sistemática e regular do comportamento dos indivíduos. Segundo Allport (1973), toda a gente sabe o que é a personalidade, mas ninguém consegue defini-la de forma precisa. Loevinger (1987), defende a ideia de que o estudo das diferenças individuais é originário do Darwinismo, ao demonstrar que a variação dos indivíduos dentro da mesma espécie, desempenha um papel fundamental na evolução da mesma. Esta conceptualização de raiz biológica, assente no estudo das diferenças individuais, foi adoptada e continuada na Psicologia por Galton (Brennan,

1994). Contudo, é só no início do século XX (Singer, 1984), com o aparecimento dos testes psicológicos, inicialmente desenvolvidos para a avaliação da inteligência e posteriormente utilizados no estudo da personalidade, que a mesma começa a ser estudada de forma objectiva e quantificável. Tal como referem Hall, Lindzey e Campbell (1998), as pesquisas relacionadas com a personalidade, iniciaram-se com as observações clínicas, com a abordagem gestáltica e por fim com a psicologia experimental e a psicométrica.

Relativamente ao estudo científico da personalidade, os principais propulsores foram Allport através da sua obra de 1937 "*Personality: a psychological interpretation*" e Murray com a obra de 1938 "*Explorations in Personality*", que serviram de base a futuros estudos da Psicologia da personalidade (Friedman & Schustack, 2004; Pervin, 1990). Segundo Allport (1973), a personalidade é a organização dinâmica intra-individual dos sistemas psicofísicos que determinam a forma única como o indivíduo se adapta ao meio, determinando o seu comportamento característico e os seus pensamentos. Murray (1938, citado por Friedman & Schustack, 2004), define a personalidade, enfatizando o papel desempenhado pelos factores de ordem emocional e motivacional no comportamento.

Segundo Eysenck (1952, 1990), a personalidade é a organização mais ou menos estável e permanente do carácter, temperamento, inteligência e aspectos físicos de um indivíduo, determinando a sua adaptação única ao meio. O carácter traduziria o comportamento intencional e a vontade, o temperamento por sua vez traduziria o comportamento afectivo, a inteligência e o comportamento cognitivo e por fim, os aspectos físicos que estariam relacionados com a configuração corporal e as bases neuroendócrinas. Segundo esta perspectiva, a personalidade é considerada como sendo um fenómeno gestáltico, cuja organização não pode ser vista em termos de conceitos atomistas, em virtude de a totalidade única da personalidade determinar a natureza e o significado das partes. Eysenck (1953) associa as partes a unidades de análise da personalidade, definindo-as como traço, tipo ou dimensão, organizando-as num esquema hierárquico em que num nível inferior as respostas específicas do indivíduo podem ser usuais ou estranhas, no nível seguinte teríamos as respostas habituais que ocorreriam em situações semelhantes e por último os traços baseados nas intercorrelações dos diferentes tipos de respostas e que sendo de natureza mais disposicional determinam de modo regular e persistente o comportamento do indivíduo nas diferentes situações e ainda por fim, o tipo que sendo um grupo de traços correlacionados, corresponde ao conceito de traço profundo definido por Cattell (Queirós, 1997).

Na perspectiva de Cattell (1950), a personalidade configura tudo aquilo que permite a predição do que um indivíduo, numa dada situação se propõe fazer. Por sua vez, McAdams (1992) entende que a personalidade deve ser perspectivada nos seguintes três níveis de análise: traços disposicionais (responsáveis pela estabilidade do indivíduo), preocupações pessoais (relacionadas com as motivações e estratégias dos sujeitos) e as narrativas de vida (responsáveis pela procura de unidade e orientação na vida do indivíduo).

No entender de Costa e McCrae (1992a), a personalidade é determinada pelos traços disposicionais constitutivos dos cinco factores básicos da personalidade, pelas adaptações características que configuram as atitudes, papéis, relações e objectivos do indivíduo, bem como, pela biografia objectiva do sujeito. Outros autores como (Mischel, 2004; Mischel & Shoda, 1998), propõem uma concepção interacionista da personalidade, em que a mesma resulta da interação entre os seus processos dinâmicos e os traços que a caracterizam. Por sua vez, Carver e Scheier (2000) identificam seis aspectos fundamentais relacionados com a constituição da personalidade, a saber:

- a personalidade não corresponde a uma justaposição de elementos, mas sim a uma organização;
- a personalidade é ativa e por conseguinte resulta de um processo dinâmico;
- a personalidade é uma força interna que determina como o indivíduo se irá comportar;
- a personalidade é constituída por padrões de resposta recorrentes e consistentes;
- a personalidade não se reflete apenas numa direcção, mas sim em várias, à semelhança dos comportamentos, dos pensamentos e das emoções.

Também Buss e Cantor (1989), chegaram à conclusão que as variáveis disposicionais que constituem a personalidade, são definidas de forma preponderante pelos factores contextuais. Assim, pelo que podemos verificar, existe uma multiplicidade de estudos e de análises que levaram à criação de inúmeros conceitos que variam em função dos pressupostos teóricos utilizados e que fazem com que cada autor apresente definições de personalidade muito próprias, o que é revelador da dificuldade que existe em definir esse constructo psicológico. Por exemplo, Agra (1986a), considera que a personalidade é um sistema auto-organizador, constituído por subsistemas hierarquizados em forma piramidal, formados pelos estratos neuropsicológico, psicossensorial, expressivo, afectivo, cognitivo, experiencial e político. Como refere (Queirós, 1997), não haverá uma definição aceite universalmente, apesar de existir unanimidade no meio científico de que a personalidade é

algo estável, único e específico que caracteriza e permite distinguir os indivíduos uns dos outros, conferindo-lhes individualidade através de um conjunto de tendências estáveis e pouco influenciáveis pelo meio.

As diferentes definições de personalidade estão intimamente relacionadas com diversos conceitos, dos quais se destacam os do carácter, temperamento, factor, traço e tipo (Queirós, 1997). O temperamento e o carácter por exemplo, são frequentemente utilizados para se referirem à personalidade, embora o temperamento apenas diga respeito às características inatas e o carácter às características aprendidas. Para Warren (1934 citado por Eysenck, 1947), o temperamento consiste na natureza afectiva geral de um indivíduo, determinada pela sua herança e história de vida, ao passo que Allport (1973) entende que o temperamento é um fenómeno característico da natureza emocional de um indivíduo, incluindo a sua susceptibilidade à estimulação emocional, a intensidade e a rapidez de resposta, a qualidade do humor e todas as particularidades de flutuação e intensidade do mesmo, como sendo fenómenos dependentes da organização constitucional do indivíduo. Do mesmo modo, Cartwright (1979), entende que o temperamento engloba o humor e as emoções típicas de uma pessoa, que resultam do funcionamento fisiológico das suas glândulas e do seu sistema nervoso. Relativamente à definição de carácter, este é considerado um sistema de tendências conativas diretas, como sejam, a consistência, a firmeza, o auto-controlo, o poder de auto-direção ou autonomia do indivíduo (Eysenck, 1947) e como defende Cartwright (1979), a consistência com a qual a pessoa segue determinadas regras de vida, nomeadamente as regras morais e disciplinares que se desenvolvem através do treino social e da vontade individual. A designação de factor consiste numa classificação que permite o agrupamento de um grande número de características da personalidade que agrupadas em polos opostos, quando combinados permitem as diversas formas de classificação dos indivíduos (Simon & Sellier, 1977). Por sua vez, a designação de tipo está relacionada com a atribuição de uma categoria exclusiva constituída por um conjunto de características da personalidade e o traço é considerado como sendo uma característica individual e estável da personalidade, que se traduz na exibição de um determinado comportamento em diversas situações, permitindo desse modo a sua descrição e explicação, bem como, as suas causas (Queirós, 1997).

Segundo Eysenck (1952) e Nuttin (1975), a caracterização dos indivíduos através dos traços de personalidade, remonta ao tempo de Hipócrates que considerava quatro tipos de humores associados aos respetivos tipos de fluidos (sanguíneo - sangue; melancólico - bÍlis negra; colérico - bÍlis amarela e fleumático - fleuma) e que consoante as quantidades

relativas presentes no corpo, permitiriam estados de equilíbrio (eucrasia) ou de doença e dor (discrasia). Mais tarde, surgiu a definição de Kretschmer baseada em três tipos de aspectos corporais associados aos respectivos tipos de personalidade (asténico ou leptossômico - esquizotímico; atlético - ixotímico e pícnico - ciclotímico), bem como a teoria de Sheldon (endomórfico - viscerotônico; mesomórfico - somatotônico e ectomórfico - cerebrotônico).

No entender de Arndt (1974), podemos agrupar as diferentes definições de personalidade nas seguintes seis grandes categorias:

- aparência externa (máscara); a personalidade define-se como sendo a forma característica do indivíduo se comportar, analisada a partir dos aspectos que lhe são exteriores, bem como, da forma como os outros o vêem e interpretam;

- variedade; a personalidade é o somatório das qualidades mentais inatas ou adquiridas do indivíduo;

- integração; a personalidade define-se como sendo o padrão característico dos pensamentos, motivos, sentimentos e emoções do indivíduo, que apesar de serem díspares, formam um padrão típico na sua interação;

- hierarquia; a personalidade consiste numa hierarquia de diferentes elementos, como sejam, (o id, ego ou superego definidos por Freud), sendo a sua organização feita por níveis de integração, daí resultando um elemento preponderante;

- ajustamento; a personalidade determina o grau de ajustamento do indivíduo ao meio, numa perspectiva darwinista de adaptação e sobrevivência;

- distinção; a personalidade é definida como sendo composta pelos atributos que definem a individualidade característica do indivíduo.

Apesar de haver uma multiplicidade de conceitos, a personalidade continua a representar a noção de unidade integrativa da pessoa, com todas as características diferenciais permanentes (a inteligência, o carácter, o temperamento e a constituição), bem como, os seus padrões únicos de comportamento. A ser assim, a personalidade não é mais do que a organização dinâmica dos aspectos cognitivos, afectivos, conativos, fisiológicos e morfológicos do indivíduo. Trata-se pois de um constructo dinâmico, em constante mutação, cuja plasticidade depende da interação entre todos aqueles aspectos. De todas as características mencionadas, destacam-se pela sua importância, o temperamento e o carácter.

Relativamente ao temperamento, a teoria de Pavlov (1960) é de todo incontornável. Pavlov (1960) identificou quatro tipos diferentes de funcionamento do sistema nervoso, de

acordo com as três peculiaridades básicas que o caracterizam: a intensidade (forte ou fraco), o equilíbrio (equilibrado ou desequilibrado) e a mobilidade ou inércia dos seus processos. Desse modo, há sujeitos que evidenciam um sistema nervoso forte, móvel, mas desequilibrado, nos quais os dois processos são poderosos, mas em que a excitação predomina sobre a inibição, o que, segundo Hipócrates, seriam os coléricos (tipo excitável e impulsivo). Por sua vez, os indivíduos com o sistema nervoso forte, equilibrado, mas inertes, seriam os fleumáticos (calmos e lentos). O tipo forte, equilibrado, hábil, muito vivo e móvel seria o sanguíneo e por último, o tipo fraco, sensível e delicado que corresponde ao tipo melancólico de Hipócrates.

As principais características tipológicas básicas do sistema nervoso humano que têm maior influência na personalidade, são: a força dos processos de excitação do sistema nervoso, a força dos processos da sua inibição, o equilíbrio dos processos da sua excitação e inibição e o seu nível de mobilidade (Pavlov, 1960). A força dos processos de excitação está relacionada com o limite da capacidade de trabalho das células nervosas do córtex e do encéfalo, ou seja, a sua capacidade de suportar altos estímulos, sem entrar no estado de inibição. Essa força é por conseguinte, um fator determinante no processo de desenvolvimento do comportamento. A esse respeito, verifica-se que as pessoas que têm altos níveis de força nos processos de excitação do sistema nervoso, são normalmente pessoas ativas, extrovertidas e auto-confiantes, em oposição às que têm níveis de força mais baixos que em regra se apresentam como sendo introvertidas, pouco ativas e pouco confiantes. No que respeita aos processos de inibição, os mesmos interferem no comportamento do ser humano, ao caracterizar a sua capacidade de ser discreto na expressão das emoções, condutas, ações e relações. De acordo com Pavlov (1960), a inibição é um componente necessário à atividade integral e coordenada do sistema nervoso. Os processos de inibição, conjuntamente com os processos de excitação, asseguram a capacidade de adaptação do organismo ao ambiente que está em constante mudança. Outra das propriedades do sistema nervoso, é o seu nível de mobilidade, que consiste na capacidade de reagir rapidamente às mudanças do ambiente. O nível de mobilidade dos processos de excitação e de inibição, está relacionado com a facilidade de passagem de uma atividade para a outra. As pessoas que têm um alto nível desta propriedade do sistema nervoso, conseguem rapidamente executar duas ou mais tarefas ao mesmo tempo. O equilíbrio dos processos de excitação e de inibição revela-se pela sua proporção, tendo sido considerado por Pavlov (1960), como sendo um dos fatores que melhor descreve o tipo de atividade nervosa superior dos sujeitos.

No entanto, para outros autores como Buss e Plomin (1975, 1984), o temperamento está relacionado com características hereditárias que se revelam desde muito cedo no sujeito. Ainda a propósito dos conceitos de temperamento e carácter, Strelau (1983, 1998), considerou que o temperamento se baseia em fatores biológicos enquanto que o carácter tem mais a ver com as determinantes sociais. Também Simon e Sellier (1977), consideraram que o temperamento tem a ver com disposições inatas inscritas na estrutura do organismo, enquanto que o carácter se fundamenta em componentes estáveis do organismo, adquiridos durante o processo de desenvolvimento. Cartwright (1979) considera o carácter como sendo algo desenvolvido pela interação social, fruto da aprendizagem das regras morais e da disciplina social, ao passo que o temperamento diz respeito ao humor típico e às emoções, estando diretamente relacionado com o funcionamento fisiológico do sistema nervoso central. Segundo Bernard (1970), o temperamento identifica-se com o processo somático da personalidade, o modo habitual do ser biológico, fruto da ligação entre os fatores hereditários e as influências do meio, servindo de base ao desenvolvimento da personalidade. Por seu lado, o carácter estaria mais diretamente relacionado com os aspectos sociais, de que resultaria um padrão de reação habitual e característico de cada indivíduo.

Por sua vez, Allport (1961) define o temperamento como elemento integrador dos fenómenos característicos da natureza de um indivíduo, incluindo a susceptibilidade dele, a sua força habitual e a velocidade de resposta, a sua qualidade de humor prevalente e todas as peculiaridades de flutuação e intensidade de humor, sendo estes fenómenos dependentes da constituição do sujeito, logo, largamente hereditários na sua origem.

Também, na perspectiva de Queirós (1997), podemos considerar que o temperamento se encontra associado a características inatas e o carácter a características aprendidas. A ser assim, a expressão do temperamento não aparece isolada, na medida em que os conceitos de temperamento e carácter estão intimamente relacionados de forma interativa (Buss, 1991; Buss & Plomin, 1984; Eysenck, 1967; Strelau, 1998; Zuckerman, 1979).

Em termos de enquadramento teórico, foram feitas inúmeras sistematizações, com vista a organizar as múltiplas teorias da personalidade (Cartwright, 1979, Hampson, 1988; Singer, 1984). Por exemplo, Loewinger (1987), considerou a existência de cinco grandes abordagens nas teorias da personalidade, nomeadamente, a psicanalítica, a comportamentalista, a psicométrica, a da aprendizagem social e a do desenvolvimentalismo

cognitivo, concluindo que nenhuma delas estuda a personalidade como um todo, mas tão só, alguns aspectos parciais da mesma.

Ao fazer uma avaliação sistemática da literatura, Queirós (1997) agrupou as diversas teorias da personalidade, em diferentes grupos, em função da evolução histórica da Psicologia e do seu surgimento ao longo desse período evolutivo, designando-as respectivamente de psicométricas, psicodinâmicas, comportamentalistas, fenomenológico-humanistas, afectivo-cognitivas e sistémicas. Socorrendo-nos dessa sistematização, apresentá-las-emos em seguida de forma muito sintética.

Assim, as teorias psicométricas da personalidade, também designadas por teorias dos traços, por terem como objecto essa vertente única, individual e própria de cada pessoa, colocam o acento tónico na existência e mensurabilidade de características específicas da personalidade. O seu objectivo principal é o de medir e identificar as predisposições que em cada indivíduo, transformam o comportamento em atitudes estáveis e consistentes, utilizando técnicas de auto-relato especificamente criadas para esse efeito. Os principais autores representativos destas teorias, foram Allport (1937, 1961), Cattell (1950, 1965), Cloninger (1986, 1987), Costa e McCrae (1992a, 1992b), Digman (1990), Eysenck (1967, 1976, 1990), Goldberg (1990, 1993), Gray (1970, 1982), Tellegen (1985), Wiggins (1996, 1997) e Zuckerman (1991, 1994, 2002).

As teorias psicodinâmicas conceptualizam a personalidade com base nas motivações conscientes e inconscientes que condicionam o comportamento individual, bem como, os processos de desenvolvimento da personalidade. Nessa perspectiva, a personalidade é considerada como sendo um constructo dinâmico, cujos progressos se encontram permanentemente em movimento, podendo por via disso originar contradições intrapsíquicas. A regulação dinâmica dessas contradições dependeria do balanço homeostático de cada sujeito, no decorrer da sua vida. As teorias da personalidade mais representativas desta categoria, foram conceptualizadas por Adler (1990, 2002), Bion (1963, 1965), Erikson (1950, 1968), Freud (1960, 1961, 1964), Hartman (1964), Jung (1933, 1968), Kernberg (1984, 1985), Klein (1984), Kohut (1971).

No que concerne às teorias comportamentalistas, podemos constatar que as mesmas se ocupam particularmente do estudo da “personalidade pública” (Mischel, 1981; Singer, 1984), entendida como sendo o comportamento observável em resultado da situação em concreto, assim como, pela apreensão da relação custo benefício de cada situação (Queirós, 1997). Os principais autores que teorizaram sobre esta categoria, foram: Bandura (1969, 1977, 1986), Dollard & Miller (1950), Rotter (1982) e Skinner (1953, 1987).

Em relação às teorias fenomenológico-humanistas, verifica-se que as mesmas consideram a personalidade numa perspectiva integradora, considerando que as interpretações e os significados atribuídos pelos sujeitos às situações devem focalizar-se na apreciação cognitiva, não ignorando o papel das emoções e das experiências individuais. A pessoa humana é considerada como um todo e é nessa perspectiva de unicidade e individualidade que a mesma deve ser estudada. Estas teorias surgem associadas à corrente de *Gestalt* (Psicologia da Forma), considerando que a totalidade não resulta da soma das partes. Destacam-se nesta corrente de pensamento, os autores como Maslow (1970), May (1953) e Rogers (1961, 1980).

Relativamente às teorias afectivo-cognitivas, as mesmas surgiram na década de sessenta do século passado, tentando harmonizar as diferentes teorias que evidenciavam o papel das emoções e a responsabilidade das cognições no seu controlo. Nesta nova perspectiva são tidas em consideração as diferentes formas de organização e processamento da informação, bem como, os processos e as estratégias relacionadas com a tomada de decisões. Estas teorias configuram um novo paradigma que conceptualiza a personalidade como sendo um sistema de processamento de informação cognitivo-afectivo. Os principais autores que enveredaram por esta abordagem, foram Beck (1990), Izard (1991), Kelly (1955), Mischel (1981, 1999, 2004) e Tomkins e Izard (1965).

Por último, as teorias sistémicas que evidenciam a capacidade auto-organizativa, através da qual a personalidade é entendida como sendo um sistema complexo em permanente interação com o meio. Os autores que mais se destacaram com o desenvolvimento de estas teorias, foram Agra (1986a), Ford (1987), Oosterwegel e Oppenheimer (1993) e Tous (1986).

Compreender a personalidade humana, não é tarefa simples, considerando a grande variedade e o grau de complexidade dos elementos que a estruturam, bem como, os múltiplos determinantes de natureza biológica, psicológica e social. O ser humano quando nasce já transporta os fatores hereditários cuja combinação dinâmica com as múltiplas influências sociopsicológicas que recebe do meio ambiente, determinarão a formação da sua personalidade. Quanto mais complexo e diferenciado for o caldo social e cultural em que o indivíduo se insere, mais complexa e diferenciada será a sua personalidade, fruto das múltiplas vivências a que se encontra sujeito na organização social a que pertence.

Do que antecede, tentámos dar uma visão um tanto ou quanto abrangente sobre a evolução do conceito de personalidade e as suas principais definições operacionais, bem

como, uma perspectiva mais ou menos alargada sobre as diferentes conceptualizações teóricas que têm enformado o desenvolvimento da pesquisa científica sobre esta temática.

Estudar a personalidade é abordar um tema bastante vasto, podendo o seu estudo ser concretizado através da caracterização e da evolução do conceito de traço de personalidade.

1.2 Traços de Personalidade

As diferenças individuais na personalidade são óbvias e essas diferenças são referidas em termos de traços (Loevinger, 1987). Conceitos como traço, tipo ou factor remetem para unidades de análise dentro da personalidade (Arnold, 1975; Cartwright, 1979; Simon & Sellier, 1977; Tous, 1986).

A noção de traço de personalidade encontra-se historicamente ligada à descrição, à diferenciação e à criação de taxinomias da personalidade. Já no tempo de Aristóteles (384-322 AC) se considerava que as dimensões da personalidade, como a vaidade, a modéstia e a covardia, seriam determinantes da moralidade do sujeito. Atualmente, a nossa linguagem está repleta de termos relevantes que pretendem descrever a personalidade e as suas diferenças qualitativas (Allport & Odbert, 1936; Anderson, 1968; Hofstede, 1983).

Quando nos debruçamos sobre a evolução histórica da conceptualização da teoria dos traços, constatamos de imediato a influência do pensamento clássico. Entre os principais percursos da teoria dos traços, encontramos autores como Aristóteles, Hipócrates (460-377 A.C.), Theophrastus (371-287 A.C.), e Galeno (130-200 D.C.). A esse respeito, Hipócrates partia do pressuposto de que a etiologia das doenças físicas era baseada na teoria de humores ou fluidos corporais (sangue, muco, bílis preta e bílis amarela). Galeno, por seu turno, considerava que os humores constituíam a base do temperamento. Os termos temperamentais de Galeno (o melancólico, o colérico, o fleumático e o sanguíneo), ainda hoje são usados como meras metáforas descritivas. Kant e Wundt retomaram essas concepções temperamentais, a partir das quais definiram os seus próprios esquemas do temperamento humano (Stelmack & Stalikas, 1991).

Contudo, o aparecimento dos atuais modelos da personalidade só se verifica no século XX, com a realização dos primeiros trabalhos científicos na área da Psicologia. Com efeito, esses estudos, ao utilizarem técnicas para recolha e tratamento estatístico dos dados, possibilitaram pela primeira vez, o desenvolvimento de teorias testáveis em torno da temática da avaliação dos traços da personalidade. As técnicas estatísticas de correlação e de análise factorial, tiveram uma importância fundamental, por forma a conseguir reduzir

o elevado número de variáveis em análise, a um número manejável de traços (Gorsuch, 1983).

A possibilidade de representar e descrever as diferenças de personalidade em termos utilizados na linguagem tradicional, assumiu grande relevo no desenvolvimento lexical com vista à descrição científica dos traços da personalidade e os respectivos estudos estatísticos (De Raad, 2000; De Raad & Perugini, 2002). No que respeita às teorias explicativas da personalidade de base psicométrica, Gordon Allport tem sido considerado o pioneiro e o autor mais importante sobre o estudo experimental da personalidade (Arndt, 1974; Eysenck, 1953; Hall et al., 1998; Mischel, 1981; Singer, 1984 e Willerman & Turner, 1979). A abordagem científica do estudo da personalidade e dos traços que a constituem, pode ser feita na dupla vertente nomotética/idiográfica. Na abordagem nomotética considera-se a possibilidade da generalização teórica sobre os traços da personalidade individuais através das diversas metodologias científicas de que dispomos, enfatizando a relevância da comparação entre os diferentes sujeitos. Segundo essa perspectiva, os traços da personalidade têm sempre o mesmo significado psicológico universal, diferindo apenas na quantidade de cada característica, daí resultando a singularidade individual de cada pessoa. Essa abordagem privilegia o uso dos métodos de análise estatística para tratamento dos dados, procurando identificar as leis universais no estudo da regularidade das características psicológicas do indivíduo Queirós (1997). Por sua vez, na abordagem idiográfica, enfatiza-se o facto de cada pessoa ter uma estrutura psicológica única, em que os traços podem ter uma importância diferenciada de pessoa para pessoa, com características mais ou menos marcantes, residindo aí a especificidade das suas características individuais. Neste tipo de abordagem privilegia-se como métodos de análise, o estudo de caso e a recolha de informação biográfica. Como bem refere Queirós (1997), os estudos do tipo idiográfico, esforçam-se por efetuar uma análise intensiva e exaustiva do sujeito, utilizando métodos que permitam prever o seu comportamento e identificar a sua singularidade, em oposição aos estudos do tipo nomotético, em que se procura identificar a regularidade do indivíduo e as leis universais que lhe estão associadas.

Com efeito, o estudo e a avaliação da personalidade, têm de ser desenvolvidos numa perspectiva integrada que contemple uma abordagem sincrónica de exploração e análise das características gerais do funcionamento mental do indivíduo, a par de uma abordagem diacrónica virada para a compreensão da organização idiossincrática de todos os seus atributos mentais e dos respectivos registos em que os mesmos se manifestam (Oliveira,

2002). Esse método ou essa prática de avaliação privilegia a interação entre os aspectos nomotéticos de natureza preditiva e comparativa, com os aspectos idiográficos de natureza mais fenomenológica e descritiva (Oliveira, 2002). A ser assim, os estudos da personalidade devem ser considerados na sua dupla perspectiva nomotética e idiográfica, fruto da interseção que se verifica entre elas.

No âmbito desses estudos, os conceitos de traço, tipo ou factor, são então definidos a partir de padrões de intercorrelações, em que o traço pese embora o facto de nem sempre estar ativo, persiste ao longo do tempo. Na perspectiva de Eysenck, apesar da personalidade estar organizada numa estrutura hierarquizada composta por vários níveis, ela deve no entanto ser estudada como um todo, através dos índices fisiológicos, das análises biográficas e dos auto-relatos.

Na perspectiva de Allport, (1973, p. 431) *“um traço é uma estrutura neuropsíquica que tem a capacidade de fazer com que muitos estímulos se tornem funcionalmente equivalentes, e de iniciar e orientar formas equivalentes (com sentido coerente) de comportamento adaptativo e expressivo”*. Esse autor estabeleceu três tipos básicos de traços de personalidade: cardinais, centrais e secundários, considerando que os mesmos conferiam em maior ou menor grau, individualidade e singularidade ao indivíduo, dando consistência à sua personalidade, procedendo por isso à conjugação da abordagem idiográfica com a abordagem nomotética, que apelidou de perspectiva morfogénica do estudo da personalidade (Allport, 1961). A melhor maneira de estudar a personalidade seria através do estudo dos seus traços, enquanto sistemas neuropsíquicos típicos dos indivíduos e relativamente aos quais as pessoas podem ser comparadas. Nessa perspectiva, os traços configuram uma realidade de organização psicológica que definem determinadas tendências ou predisposições para reagir e que são estáveis ao longo do tempo e das diferentes situações (Allport, 1961). Ainda a esse respeito, considerou a taxinomia dos traços da personalidade, composta pelos seguintes tipos: a) traços individuais - traços evidenciados por uma pessoa concreta; b) traços comuns - traços partilhados por muitas pessoas; c) traços cardinais - traços dominantes no sujeito, que se manifestam na maioria dos seus comportamentos; d) traços centrais - traços gerais que definem um determinado conjunto de comportamentos, mas que não são tão intensos quanto os anteriores; e) traços secundários - disposições ou atitudes típicas de cada indivíduo, que apesar de consistentes, não são frequentes, nem tão intensos quanto os anteriores; f) traços motivacionais - traços fortemente sentidos pelo indivíduo e g) traços estilísticos - traços menos sentidos pelo sujeito.

Na perspectiva de Singer (1984), o traço de personalidade é a unidade básica, em virtude de o mesmo ser mantido de forma evidente em diferentes situações, qualquer que seja o método de recolha de dados, havendo também continuidade entre as características observadas na infância e os padrões de comportamento no adulto.

Por seu lado, Queirós (1997) refere que os traços são inferidos das observações dos comportamentos passados, fornecendo um meio de descrever os padrões consistentes do comportamento, bem como, de prever os comportamentos futuros.

A teoria dos traços de personalidade assume que as pessoas diferem em dimensões que são contínuas. Os traços são numerosos, de natureza contínua, enquanto que os tipos são em número reduzido e de natureza categórica. Desse modo é comum considerar-se que todos os traços de personalidade são comuns a todas as pessoas em maior ou menor grau.

As abordagens psicométricas no domínio da personalidade, têm-se centrado na identificação e descrição dos diversos traços e dimensões da personalidade, através da criação de diversos instrumentos de medida. Desse modo, quando se estuda um ou vários traços da personalidade, tem de se recorrer a sofisticados métodos de psicometria para análise e tratamento dos dados, assentes em rigorosos critérios de sensibilidade ou poder discriminativo, de fidelidade, de estabilidade e de validade (Anastasi & Urbina, 1997; Cronbach, 1990; Jensen, 1980; Kline; 1993, 1998; Nunnally & Bernstein, 1994). O estudo dos traços de personalidade deve respeitar rigorosamente esses critérios e sempre que se estudam diversos traços de personalidade com vista a identificar um determinado modelo de personalidade, deveremos ter presente que existem diversos traços que se correlacionam entre si. A técnica mais utilizada para a identificação simultânea de traços múltiplos, é a análise factorial (Gorsuch, 1983; Kline, 1994). Apesar dos indiscutíveis avanços que resultaram da utilização dessa técnica, a mesma apresenta algumas limitações, em virtude de apenas identificar relações estruturais entre conjuntos de variáveis. Tais limitações foram ultrapassadas com o desenvolvimento da análise factorial confirmatória (Jöreskog, 1973) e da técnica dos modelos estruturais (Byrne, 1998) que possibilitaram a especificação dos conjuntos de relações diretamente observadas e factores latentes, permitindo testar de seguida o modelo hipotético proposto.

Apesar de alguns autores como Allport (1961; Cattell, 1950, 1979), terem estudado grandes grupos de traços de personalidade, tentando dessa forma determinar quais as características que estavam correlacionadas com determinados tipos de comportamentos, ao mesmo tempo que melhor compreendiam, o modo mais geral de funcionamento da personalidade, uma grande parte da pesquisa desenvolvida nas últimas décadas têm-se

dedicado ao estudo dos traços únicos, no pressuposto que o traço de personalidade configura uma diferença individual estável, quer do ponto de vista temporal, quer situacional (Carver & Scheier, 2000; Funder, 2001; Wiggins, 1997). Os traços de personalidade apresentam estabilidade temporal e consistência, ao definirem padrões característicos quanto à forma de sentir, pensar e agir.

Numa perspectiva marcadamente interacionista, Mischel (2004; Bandura, 2001), consideraram que os traços operam como perfis comportamentais que determinam as ações dos sujeitos, em função dos diferentes contextos em que os mesmos se inserem. Segundo Pervin (2003), os traços de personalidade podem ser usados para resumir, prever e explicar a conduta de uma pessoa, partindo do princípio de que a explicação para o seu comportamento está no indivíduo e não na situação, permitindo desse modo organizar o comportamento e a personalidade de forma hierárquica.

Apesar da existência de um traço de personalidade ser demonstrada através de padrões de comportamento explícito, o conceito de traço tem por vezes sido ampliado por forma a considerar para além do comportamento, as emoções e as motivações (Buss, 1989; McCrae & Costa, 1997). Outro aspecto importante a considerar no conceito de traço, é como salienta Pervin (1994), a sua potencialidade explicativa que necessita de referenciais teóricos. Os traços podem ser vistos como dimensões contínuas da personalidade, assumindo que numa perspectiva dimensional, as pessoas diferem ao longo dessas dimensões e por conseguinte na quantidade das várias características que enformam a sua personalidade.

Numa perspectiva disposicional em que se tenta descrever a consistência dos comportamentos em função do tempo e das circunstâncias, têm surgido algumas críticas relativas ao funcionamento da personalidade e ao modo como se passa do traço para a ação (Pervin, 1994). Essas críticas põem o enfoque na insuficiência do funcionamento intrapessoal, dando origem a abordagens um tanto ou quanto estáticas (McAdams, 1992), ao invés de alguns investigadores que ultimamente se têm debruçado mais sobre a explicação dos processos dinâmicos da personalidade.

Considerando que nem sempre se verifica a consistência de um traço ao longo dos anos, importa realçar a importância da perspectiva interacionista que defende que o comportamento é o resultado das interações entre as situações e as disposições (Magnusson & Endler, 1977; Pervin, 1985; Pervin & John, 1996, 1997). Essa perspectiva postula que a personalidade e as situações interagem por forma a determinar as diferentes expressões do comportamento, ora facilitando ora dificultando, a visualização das

diferenças individuais. A ideia de que a influência dos traços da personalidade no comportamento, depende das variáveis situacionais, originou uma visão mais abrangente da estrutura da personalidade, na qual os traços asseguram as ligações individualizadas entre a situação e a ação, enfatizando a estabilidade dos traços da personalidade e a sua variabilidade em função das diversas situações (Rhodewalt, 2008).

A evolução dos diversos modelos teóricos no domínio da personalidade que resultaram do aperfeiçoamento das técnicas psicométricas e dos métodos de análise estatística, permitiram-nos compreender melhor a definição e a natureza dos diversos traços da personalidade. O traço de personalidade é a descrição do fenótipo que configura uma determinada dimensão da personalidade que por ser estável, determina a consistência distintiva do comportamento do indivíduo, bem como, a prontidão para pensar e agir de forma semelhante relativamente às diversas variedades de estímulos e situações. Como refere Hampson (1988), o conceito de traço pode ser definido como uma característica ampla, durável e estável, que é usada simultaneamente para descrever algo no comportamento ou para explicar a causa de algo no comportamento. Sendo os traços inferidos de observações do comportamento passado, os mesmos fornecem um meio de descrever os padrões consistentes do comportamento presente e futuro. Desse modo, poderemos considerar o traço como sendo uma unidade de análise, que em diferentes combinações permite caracterizar a individualidade e a singularidade próprias de cada sujeito.

Ainda relativamente aos traços, segundo Mischel (1981), a maioria dos autores partilha das seguintes concepções teóricas:

- os traços são disposições gerais subjacentes que explicam as consistências no comportamento;
- alguns traços são relativamente superficiais e específicos; outros mais básicos e generalistas, contudo, produzem consistências em muitas situações;
- o principal objectivo é o de identificar disposições amplas subjacentes, através da utilização de instrumentos ou testes objectivos utilizados em condições idênticas;
- os comportamentos das pessoas em avaliação, revelam os seus traços subjacentes;
- na busca de traços básicos, deve ser usada uma estratégia psicométrica que compare em termos quantitativos grandes grupos de indivíduos.

Mesmo considerando as diversas críticas sobre a abordagem dos traços da personalidade, a sua teoria tem-se revelado cientificamente rigorosa no que respeita à explicação e compreensão da personalidade humana (Buss, 1989). A esse respeito, não

restam dúvidas que o desenvolvimento da teoria dos traços da personalidade tem contribuído de uma forma clara e inequívoca para a criação de uma multiplicidade de instrumentos de avaliação que têm permitido a realização dos diversos estudos que enformam as diferentes correntes e paradigmas que têm surgido ao longo dos anos.

Em seguida, abordaremos e desenvolveremos algumas das principais concepções teóricas sobre os traços básicos da personalidade.

1.2.1 Cattell : Teoria analítico-fatorial dos traços de personalidade

Como já foi referido, Allport (1961), foi dos primeiros autores a constatar a excessiva diversidade dos traços de personalidade, manifestando interesse numa conceptualização mais abrangente e mais estruturante da personalidade. A esse respeito, Cattell (1965, p. 55), considerou que “*o problema com a mensuração dos traços, é que existe um número excessivo deles*”. A existência de uma grande variedade de propostas, quer no que respeita ao grande número de traços que estruturam a personalidade, quer no que diz respeito à forma de os avaliar (John & Srivastava, 1999), tem levado os principais teóricos e investigadores da área da personalidade, a tentar encontrar uma forma de os organizar numa estrutura coerente.

Logo depois de Allport, que desenvolveu a teoria dos traços da individualidade, vários foram os investigadores que tentaram identificar os traços básicos da personalidade do ser humano. Entre eles encontramos Cattell (1965, 1979, 1990), cujas pesquisas tiveram por base a hipótese lexical, ao considerar a linguagem como uma fonte útil de informação sobre a personalidade. A esse respeito, Cattell reduziu e sintetizou um grande número de termos lexicais que até então existiam sobre a personalidade, conseguindo aglutiná-los por forma a formar 171 nomes de traços. Nos seus estudos sobre a personalidade, Cattell (1990) distinguia a existência de abordagens bivariadas, multivariadas e clínicas, apesar de privilegiar o estudo interrelacional de várias variáveis em simultâneo, adoptando para o efeito o método da análise factorial. O resultado dos seus estudos, culminou com a identificação de 16 fatores básicos da personalidade e a criação de um questionário que designou por 16PF (Cattell, Eber & Tatsuoka, 1970) e que na sua versão atual é designado por 16PF5 (Conn & Rieke, 1994). Os dezasseis traços de personalidade identificados por Cattell (1990), apresentam um grau de intensidade variável entre dois polos opostos, nomeadamente: reservado - expansivo; menos inteligente - mais inteligente; estabilidade - emocionalidade; humilde - afirmativo; sóbrio - alegre; evasivo - consciencioso; tímido - ousado; obstinado - terno; confiante - desconfiado; prático - imaginativo; direto -

perspicaz; plácido - apreensivo; conservador - experimentador; dependente do grupo - autossuficiente; indisciplinado - controlado e relaxado - tenso.

Tal como foi sugerido por Cattell (1990), as evidências sobre a existência desses traços, resultam da análise factorial dos diferentes dados por si recolhidos, cujos resultados evidenciaram semelhanças nas diferentes culturas e nos diferentes grupos etários, a par de uma componente genética significativa nalguns traços. Para assegurar a sua distinção, Cattell (1990) propôs a diferenciação em dois grupos, o que contempla por um lado, os traços de aptidão, traços de temperamento e traços dinâmicos e por outro, os traços de superfície e os traços de origem. Assim, os traços de aptidão estariam relacionados com os vários tipos de inteligência, entre elas a inata e a adquirida, determinando com que eficiência uma pessoa trabalha para alcançar uma meta desejada. Por sua vez, os traços de temperamento estão relacionados com a vida emocional do sujeito e o seu estilo comportamental, sendo predominantemente constitucionais (herdados), determinam o “estilo geral e o ritmo com os quais uma pessoa realiza tudo o que faz”. Por seu lado, os traços dinâmicos estão relacionados com a vida atitudinal e motivacional de cada indivíduo, fornecendo a energia e a direção para as ações e por conseguinte, evidenciando o tipo de objectivos que cada um pretende alcançar. A esse respeito, Cattell (1990) considera que os traços de capacidade, de temperamento e os dinâmicos, são aqueles que constituem os factores estáveis da personalidade.

A distinção entre os traços de superfície e os traços de origem, está diretamente relacionada como o nível em que observamos o comportamento do indivíduo. Assim, os traços de superfície evidenciam comportamentos a um nível superficial que embora pareçam estar associados, tal nem sempre acontece. Por sua vez, os traços de origem que representam os elementos constitutivos da personalidade, expressam uma associação entre comportamentos que variam em conjunto, mas de uma forma unitária e independente da personalidade.

Embora o questionário 16PF continue a ser bastante utilizado, o mesmo apresenta uma estrutura factorial difícil de replicar (Digman, 1990; Kline & Barrett, 1983).

1.2.2 Hans J. Eysenck : Teoria dos traços de personalidade

Hans Eysenck foi um iconoclasta que adorava por em causa as opiniões dominantes. Ele foi desde sempre um crítico vigoroso dos efeitos da psicoterapia, principalmente da variedade Freudiana, criticando também a natureza científica de uma grande parte das vertentes académicas da psicologia. Ao considerar-se um comportamentalista convicto, ele

achava que só o seu método científico permitia obter uma compreensão adequada dos seres humanos. Como estatístico ele entendia que os métodos matemáticos eram essenciais e como psicólogo fisiologista ele postulava que as explicações fisiológicas eram as únicas que tinham validade científica. Embora tenha sido um comportamentalista que não descurava a importância da aprendizagem social, ele considerava que as principais diferenças da personalidade resultavam da herança genética, interessando-se sobretudo pelo estudo do temperamento.

Na perspectiva de Eysenck (1976), a personalidade é a organização mais ou menos estável e duradoura do carácter, do temperamento, do intelecto e dos componentes físicos de uma pessoa, que determinam a sua adaptação única ao meio ambiente. A esse respeito, considerava também que o carácter evidencia o sistema mais ou menos estável e duradouro da conduta conativa (vontade) do sujeito; o temperamento, a sua conduta afectiva (emoção); o intelecto, a sua conduta cognitiva (inteligência) e os aspectos físicos, a sua configuração corporal e a sua dotação neuroendócrina. Como psicólogo de investigação utilizava em regra o método estatístico designado de análise fatorial, sendo que essa técnica permitia-lhe extrair um reduzido número de “dimensões” das enormes quantidades de dados com que normalmente trabalhava. Numa primeira abordagem (Eysenck & Eysenck, 1985), consideraram a existência de apenas duas dimensões bem distintas, a Extroversão - Introversão (E) e o Neuroticismo (N), defendendo a ideia que estes eram os principais fatores que contribuía para a caracterização da personalidade. Só algum tempo mais tarde, é que Eysenck considerou a existência de um terceiro fator, o Psicoticismo, como sendo um fator determinante no estudo da personalidade. A partir de então, Eysenck (1976), passou a definir a personalidade com referência a um modelo ou sistema, composto pelas seguintes três dimensões básicas:

- Psicoticismo (P) ou tendências psicopáticas, anti-sociais e psicóticas *versus* sociabilidade.
- Extroversão - Introversão (E);
- Neuroticismo (N) ou instabilidade emocional *versus* estabilidade;

Esta definição ou este modelo, foi apelidada de modelo PEN e é vulgarmente conhecido como o modelo “Big Three”. Este modelo tem evoluído ao longo dos anos (Eysenck, 1952; 1967; Eysenck, Barrett, Wilson & Jackson, 1992; Eysenck & Eysenck, 1976, 1996; Royce & Powell, 1983; Stelmack, 1997), abrangendo todos os níveis da personalidade, desde o nível genético até ao nível do traço propriamente dito. Este modelo considera uma estrutura hierarquizada da personalidade, em que no primeiro nível são

considerados os comportamentos, as respostas emocionais e as respostas cognitivas específicas mais básicas, num segundo nível serão considerados os comportamentos, as emoções e as cognições habituais, no terceiro nível, os traços de primeira ordem e, por último, as dimensões ou os super-traços P, E e N, que são definidas como sendo as intercorrelações entre os diversos traços (Eysenck, 1990).

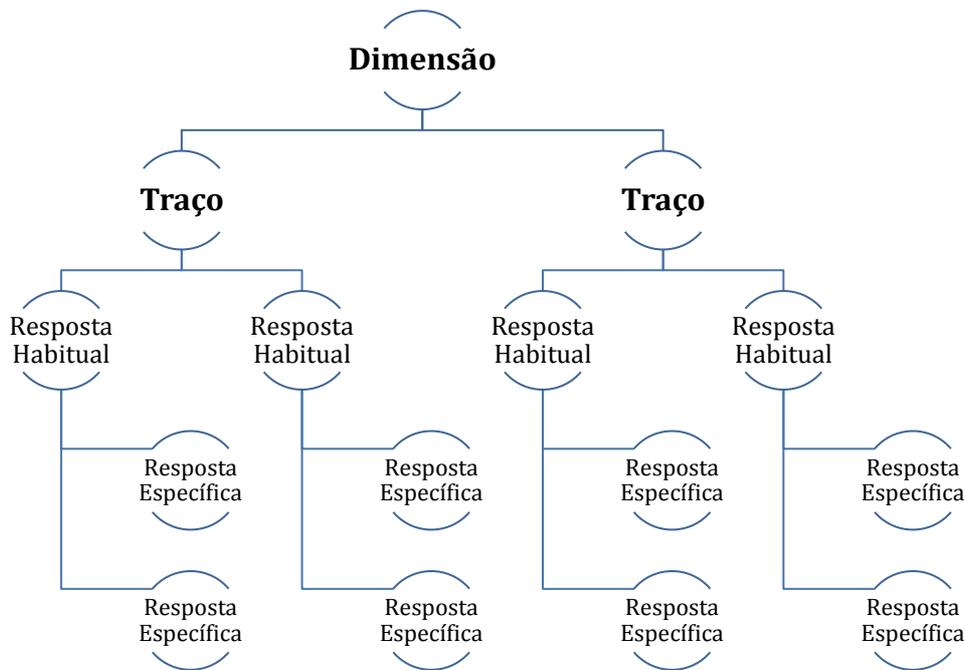


Figura 1 - Modelo hierárquico da personalidade (adaptado de Eysenck, 1982, p. 47)

A configuração descritiva do modelo (Figura 1), mostra a caracterização taxionómica hierárquica da personalidade baseada na análise factorial. Este modelo propõe-se descrever a personalidade das pessoas em função do seu grau de Extroversão, Neuroticismo e Psicoticismo, sendo que estes três factores se cruzam num determinado ponto do espaço tridimensional. No topo do modelo temos os super-factores P, E e N que representam as características estáveis ao longo do tempo e das situações. Na base do modelo, os comportamentos apresentam-se como sendo variáveis em função dos contextos. Se por um lado os estados são mutáveis, os traços são bastante estáveis. Como bem refere Queirós (1997), a falta de estabilidade que se observa em situações diferentes, demonstra a diferença entre traço e estado, remetendo este último para o humor que é visto como uma alteração temporal, pontual e transitória de uma forma de ser e o traço, mais estável ou permanente. Desse ponto de vista, o traço representaria a descrição do comportamento habitual do indivíduo, enquanto que o estado traduziria a manifestação do seu comportamento mais atípico.

O modelo de Eysenck é um modelo de base psicobiológica, assente na metodologia psicométrica para a constituição dos super-factores e das respectivas escalas. Com efeito, Eysenck (1990), considera que os fatores biológicos e a relação genética-meio ambiente são preponderantes na determinação da personalidade. A combinação dos dois pólos das dimensões Neuroticismo (instabilidade/estabilidade) e Extroversão/Introversão, permitiu a Eysenck através do recurso a análises estatísticas, descrever os quatro temperamentos de Hipócrates. Assim, o temperamento melancólico seria caracterizado pela instabilidade e pela introversão, o colérico pela instabilidade e extroversão, enquanto o temperamento fleumático seria caracterizado pela estabilidade e introversão e o temperamento sanguíneo pela estabilidade e a extroversão.

Os traços ou tipos básicos da personalidade, são definidos no sistema de Eysenck, como tendo as seguintes características:

- Extroversão > sociabilidade, vivacidade, actividade, assertividade, procura de sensações, despreocupação, domínio e tendência para a aventura;
- Neuroticismo > ansiedade, depressão, culpabilidade, baixa auto-estima, tensão, irracionalidade, timidez, tristeza e labilidade emocional;
- Psicoticismo > agressividade, frieza afectiva, egocentrismo, impessoalidade, impulsividade, psicopatia e tendência anti-social, falta de empatia, criatividade e rigidez.

É importante realçar que o conceito de dimensionalidade está implícito nas três dimensões do modelo PEN (Barrett & Kline, 1980). As diferentes dimensões devem ser entendidas como um *continuum* que vai desde um ponto mais baixo da escala, até um ponto mais alto, por forma a graduar a prevalência das características que as caracterizam. Apesar das três dimensões não deverem estar estatisticamente correlacionadas, verificaram-se algumas correlações positivas entre o Psicoticismo e as restantes dimensões, principalmente com amostras masculinas (Eysenck & Eysenck, 1996).

As diferentes dimensões da personalidade, podem ser articuladas com as emoções (Cartwright, 1979), sendo possível demonstrar que os indivíduos que apresentam um alto valor no Neuroticismo, revelam uma grande quantidade de emoções não controladas, sobretudo negativas. Ainda a propósito das emoções, Gray (1987), considera que os instáveis introvertidos seriam mais sensíveis à punição, em oposição aos instáveis extrovertidos que seriam mais sensíveis à recompensa e os extrovertidos que seriam mais fáceis de condicionar.

Tal como foi defendido por Eysenck (1967), também Cloninger (1987) e Zuckerman (1991), consideram que as dimensões e os traços fenotípicos da personalidade têm uma

base biológica moldada pela seleção natural. A extroversão por exemplo que está associada à sociabilidade, assertividade, emoções positivas, vivacidade e atividade, difere da introversão no que respeita ao nível de estimulação necessário para que o indivíduo alcance o seu bem-estar. Com níveis equivalentes de estimulação, os extrovertidos caracterizam-se por baixa excitação cortical, ao invés dos introvertidos que apresentam uma alta excitação cortical. Num nível médio de estimulação, os extrovertidos poderão sentir-se sub-estimulados e abaixo do nível ideal de excitação cortical, podendo levá-los a modificar o seu ambiente externo, através do aumento da sua atividade ou através da ingestão de substâncias como sejam a nicotina ou outras drogas, ao invés dos introvertidos que tenderão a reduzir o seu grau de estimulação. Os extrovertidos são considerados mais impulsivos do que os introvertidos, embora alguns autores como Gray (1987), considerem que a responsabilidade pelo comportamento impulsivo decorra da influência integrada da extroversão e do neuroticismo. Os extrovertidos podem empenhar-se em simultâneo em várias atividades externas devido à sua capacidade e eficácia de processamento de informação e de procura de recursos (Matthews, Davies & Holley, 1990). Por seu lado, os introvertidos aparentam ter menos recursos de atenção e sistemas menos eficazes de gestão dos mesmos, o que os leva a evitar as situações de maior estimulação externa (Stenberg, 1994). Nas tarefas de atenção seletiva, os extrovertidos têm respostas mais rápidas e cometem menos erros do que os introvertidos nas situações de tarefa dupla em que se exige uma quantidade maior de recursos de processamento da informação, ao invés das situações de tarefa única em que não se verificam diferenças significativas entre eles (Gray, 1987).

Em termos de caracterização, o extrovertido é descrito como sendo sociável, apreciador de festas e de muitos amigos, falador, transmite excitação, corre riscos e é impulsivo. Por sua vez, o introvertido típico está sempre quieto, introspectivo, é mais afectuoso com os livros do que com as pessoas e é reservado e distante, exceto para os amigos mais íntimos. Além disso, gosta de planear antecipadamente, não gosta de excitação, trata as questões do dia-a-dia com seriedade e gosta de um estilo de vida bem definido. Controla eficazmente os sentimentos, raramente se comporta de forma agressiva, não perde o controlo facilmente e é uma pessoa de confiança, um tanto ou quanto pessimista mas que dá importância às questões éticas.

Como refere Eysenck (1990), a dicotomia Extroversão/Introversão manifesta-se num *continuum* que faz com as pessoas não sejam puramente introvertidas ou extrovertidas, embora apresentem uma maior predominância de uma ou da outra dimensão.

O Neuroticismo caracteriza-se por um conjunto de características da personalidade que englobam a ansiedade, a depressão, a vulnerabilidade psicológica e a hostilidade. A principal característica dos neuróticos é uma constante preocupação com as coisas que podem correr mal e uma forte reação emocional de ansiedade quando pensa nessas hipóteses, ao contrário dos indivíduos mais estáveis que voltam rapidamente à linha de base depois de uma forte excitação emocional. Desse modo podemos considerar que a Extroversão está diretamente ligada à excitação e inibição do sistema nervoso central, em oposição ao Neuroticismo que está mais relacionado com a labilidade do sistema nervoso autónomo.

O Psicoticismo caracteriza-se por um conjunto de fatores relacionados com o temperamento, como sejam a impulsividade, o cinismo, a frieza, as atitudes anti-sociais, a reduzida afabilidade e a busca de sensações estimulantes. Encontramos elevados índices de Psicoticismo em indivíduos solitários que não se preocupam com os outros e que manifestamente são anti-sociais. Para além disso, o psicótico costuma ser cruel e desumano, insensível, hostil e agressivo para com os demais. É indiferente em relação ao perigo, gosta de inferiorizar e aborrecer as pessoas e aprecia coisas estranhas e invulgares. Em situações extremas, a socialização dos indivíduos psicóticos fica comprometida, fruto da falta de empatia e dos sentimentos de culpa e de sensibilidade para com os outros. De realçar que Eysenck considera os conceitos de esquizóidia e psicopatia englobados no Psicoticismo, predispondo tanto para os transtornos psicóticos, como para a conduta anti-social. A esse respeito, Hare (1982), avaliou os fatores psicopáticos com o questionário Eysenck Personality Questionnaire (EPQ), tendo verificado que a psicopatia se correlaciona de forma significativa com as escalas do Psicoticismo e da Sinceridade, não encontrando correlações significativas com as escalas da Extroversão e do Neuroticismo.

Como refere Eysenck (1990), o Psicoticismo, a Extroversão e o Neuroticismo vão sofrendo alterações, em relação ao género e à idade. Assim, o Psicoticismo diminui com a idade, mas decresce mais nos homens do que nas mulheres, a Extroversão em ambos os géneros diminui à medida que as pessoas envelhecem, ficando cada vez mais introvertidas e por fim, no que diz respeito ao Neuroticismo, as mudanças são mais suaves, diminuindo com a idade em ambos os géneros, embora essa diminuição seja mais acentuada no género masculino. Estas alterações ao longo da vida, resultam das alterações fisiológicas que alteram o nível de excitação cortical, influenciadas em parte pelos diversos fatores ambientais (Eysenck, 1967).

Alguns autores, como por exemplo Deary e colaboradores (1998), estabeleceram correlações significativas entre as dimensões do modelo PEN e algumas perturbações da personalidade, encontrando relações muito fortes entre o fator asténico e o Neuroticismo, entre a personalidade anti-social e o Psicoticismo e entre uma certa associalidade e a dimensão da Extroversão/Introversão.

Alguns estudos (Eysenck, 1987; Eysenck & Barrett, 1993; O'Boyle, 1995; O'Boyle & Holzer, 1992), permitiram demonstrar que os traços relacionados com as perturbações da personalidade são variantes dos traços básicos. Assim, o fator Extroversão, dada a sua natureza dicotómica, surge correlacionado negativamente com as perturbações compulsivas, evitantes, dependentes e passivo-agressivas que estão significativamente associadas à Introversão, o Psicoticismo está relacionado com as perturbações psicóticas, anti-sociais, border-line e narcísicas e o fator Neuroticismo está associado à maior parte das perturbações da personalidade, à exceção das perturbações esquizóides e anti-sociais.

A operacionalização da teoria de Eysenck sobre o estudo da avaliação da personalidade, teve início em 1952, com o surgimento do Maudsley Medical Questionnaire (MMQ), que se destinava a diferenciar os sujeitos normais dos psicóticos na população psiquiátrica. Mais tarde, em 1959 desenvolveu o Maudsley Personality Inventory (MPI) que media os níveis de Neuroticismo, de Extroversão e incluía uma escala de Sinceridade (Eysenck, 1959). Nos anos seguintes surgiram várias versões, como sejam o Eysenck Personality Inventory (EPI) em 1964, o Eysenck Personality Questionnaire (EPQ) em 1975 e por fim o Eysenck Personality Questionnaire Revised (EPQ-R; Eysenck & Eysenck, 1991) que é constituído por quarento e oito itens.

Importa referir que este modelo de avaliação da personalidade (PEN), tem sido exaustivamente estudado e replicado em diversos estudos internacionais e tem demonstrado de forma consistente, ser um modelo adequado para avaliar os três fatores de personalidade de Eysenck (Barrett & Eysenck, 1984; Corulla, 1987; Eysenck & Eysenck, 1991).

Atendendo à importância deste modelo para o nosso estudo empírico, passaremos em seguida a descrever mais detalhadamente os traços do Psicoticismo, da Extroversão e do Neuroticismo.

1.2.2.1 Psicoticismo

Em termos de conceptualização teórica, a dimensão do Psicoticismo não foi tão desenvolvida por Eysenck, como o foram as outras dimensões básicas da personalidade, a Extroversão/Introversão e o Neuroticismo (Van Kampen, 1996; Zuckerman, 1989).

Um dos mecanismos fisiológicos básicos implicados no Psicoticismo, é a dissociação da atividade do sistema nervoso central, mais precisamente a desarticulação entre a ativação emocional e a regulação da entrada sensorial dos estímulos (Claridge, 1981; Claridge, Robinson & Birchall, 1985). Com efeito, alguns dos estudos realizados por esses autores, confirmaram que os sujeitos com maiores pontuações na escala do Psicoticismo do questionário EPQ, apresentavam um padrão fisiológico dissociado do tipo do que foi descrito, sugerindo um estilo de organização semelhante ao dos esquizofrénicos. A esse respeito, também Eysenck (1992b), à semelhança de outros autores, refere associações importantes entre a esquizofrenia e o Psicoticismo. Contudo, Block (1977) e Zuckerman (1989) entendem que a dimensão do Psicoticismo está essencialmente ligada ao constructo da psicopatia. Também Robinson & Zahn (1985) partilham da mesma ideia, em virtude de terem identificado similitudes entre sujeitos com alto nível de Psicoticismo e amostras de psicopatas. Segundo Eysenck e Eysenck (1985), a dimensão do Psicoticismo é constituída pelos sub-traços da agressividade, impessoalidade, egocentrismo, impulsividade, frieza afectiva, criatividade, psicopatia, falta de empatia e tendência anti-social. Em rigor, estes sub-traços estarão mais relacionados com as descrições semiológicas da psicopatia do que com as descrições da psicose. De acordo com a teoria de Eysenck, a psicopatia é o estado intermédio no *continuum* que vai da normalidade à psicose, evidenciando a relação conceptual que existe entre a psicopatia, a esquizofrenia e o Psicoticismo.

Tal como têm demonstrado as diversas análises fatoriais levadas a cabo com a escala do Psicoticismo do questionário EPQ de Eysenck, esta dimensão da personalidade, constitui-se como sendo um dos principais marcadores da existência da dimensão Procura de Sensações Impulsiva Não Socializada, que inclui num pólo a impulsividade, a procura de sensações, a autonomia e a agressividade e no outro pólo a socialização, a responsabilidade, a estruturação cognitiva e a inibição da agressividade (Zuckerman *et al.*, 1988, 1991, 1993). Como bem defende Zuckerman (1991), este é um fator que pode muito bem ser apelidado de psicopatia/socialização, em que os sujeitos desinibidos que apresentam um score elevado no Psicoticismo, são propensos a procurar uma forma de estimulação intensa que resulta na prática de comportamentos de risco e em manifestações anti-sociais.

1.2.2.2 Extroversão

A definição do traço Extroversão/Introversão, remonta a Galeno que o associava aos “humores” do corpo: fleumático, sanguíneo, melancólico e colérico. Jung (1933) usou igualmente os termos Extroversão e Introversão, considerando que este traço constituía a principal dimensão da personalidade e variava num *continuum* em que a Introversão estaria orientada para o mundo interior e a Extroversão para o exterior. Por seu turno, Freud (1964) considerava que a Introversão era um verdadeiro precursor da neurose. Também Rorschach (1998) considerou a dicotomia Extroversão/Introversão como a faceta mais importante da personalidade, servindo-se dela para desenvolver a sua técnica de manchas de tinta.

O conceito de Extroversão de Eysenck (1976, 1990) não difere muito do de Jung, em virtude de este considerar que o super-traço Extroversão/Introversão é uma dimensão normal da personalidade, distinta do super-traço Neuroticismo. Essa conclusão resultou dos estudos que foram realizados por diversos autores com recurso ao método de análise fatorial (Cattell, 1965; Goldberg, 1993); Costa & McCrae (1992a). Por sua vez, Zuckerman (2002) entende que o fator Extroversão tem sobretudo a ver com a sociabilidade e a intolerância ao isolamento.

No desenvolvimento da sua teoria, Eysenck (1986) considerou as bases biológicas do traço Extroversão/Introversão como sendo uma combinação da teoria da aprendizagem de Hull (1943), com os modelos de funcionamento cortical de Pavlov (1960), baseados nos constructos da inibição e da excitabilidade corticais. De acordo com este modelo, os extrovertidos seriam menos reativos à excitação cortical do que os introvertidos que necessitariam de mais altos níveis de estimulação. Em função da carga do cérebro, o córtex pode abrir canais para os estímulos que entram ou pode fechá-los através das vias descendentes para o sistema reticular ativador. Desse modo, os introvertidos e os extrovertidos diferem na sensibilidade dos mecanismos de estimulação e nos limiares corticais que inibem essa estimulação. O extrovertido aparenta ter uma vivência despreocupada, mas pode ser agressivo e depressa perder a paciência, sendo espontâneo e impulsivo (Wilson, 1978). Por seu lado, o introvertido parece indiferente e inibido, mas é facilmente despertado por intensidades de estimulação mais baixas.

Eysenck (1967), acabaria por mudar o seu ponto de vista ao considerar que a base do super-traço Extroversão/Introversão, estaria relacionado com a conceptualização da optimização dos níveis de estimulação e *arousal*, tratando-se de um constructo ligado ao papel do sistema reticular ativador ascendente (SARA), estrutura neuronal em forma de

rede que provoca a ativação generalizada das regiões do diencéfalo e do córtex. Os introvertidos e os extrovertidos diferem em termos de sensibilidade no *arousal* e em termos de limiar de inibição, sendo que os introvertidos caracterizam-se por terem altos níveis de atividade no circuito retículo-cortical, ao invés dos extrovertidos que se caracterizam por terem baixos níveis nesse circuito. Além disso, os introvertidos necessitam de menor estimulação exterior para atingir o nível ideal de *arousal*, havendo uma maior probabilidade de inibição cortical perante uma estimulação demasiado intensa. No caso dos extrovertidos, que são menos ativados, necessitam de uma maior estimulação externa, sendo por isso menos reativos a estímulos pouco intensos mas mais susceptíveis a estímulos muito intensos. Em virtude de os extrovertidos apresentarem um baixo nível de ativação, têm tendência para procurar fontes de estimulação para elevarem o seu nível de *arousal*, tais como, a procura de sensações e o contato social (Gale, 1983). Em relação aos introvertidos, como apresentam um nível de ativação elevado, têm tendência para evitar estimulações excessivas, refugiando-se em atividades solitárias (Gale, 1983). A esse respeito, vários estudos sugerem que no registo dos potenciais endógenos evocados, concretamente com os estudos da onda P300, existe uma maior ativação cortical nos introvertidos (Brocke, Tasche & Beauducel, 1996; Hansenne, 2000; O'Connor, 1983).

Também a dilatação pupilar parece estar associada à dimensão Extroversão, apresentando os sujeitos introvertidos uma maior dilatação pupilar, na ausência de estimulação específica, mas sobretudo na presença de estímulos auditivos (Stelmack, 1990).

De acordo com a teoria de Hebb (1955), existem níveis ideais de estimulação e de *arousal* para as diferentes tarefas e ações, à semelhança de Zuckerman (1971) quando definiu o traço Procura de Sensações como estando associado ao fator Extroversão. A esse respeito, Zuckerman considera que o traço da Extroversão na sua versão mais específica está associado à sociabilidade e à intolerância ao isolamento, mas que na sua forma mais ampla, inclui diferentes sub-traços relacionados com a assertividade, as emoções positivas, a atividade e mesmo a Procura de Sensações (Zuckerman *et al.*, 1988, 1991).

1.2.2.3 O Neuroticismo

Já Hipócrates e Galeno, na antiguidade, utilizavam o conceito de Neuroticismo para descrever o temperamento melancólico, que incluía sintomas como a depressão, a ansiedade e o isolamento social.

De entre os diversos autores que se dedicaram ao estudo da personalidade, Eysenck (1976) definiu o Neuroticismo como sendo uma dimensão básica da personalidade que varia entre a estabilidade emocional extrema até à instabilidade emocional. Segundo Eysenck (1990), o tipo de personalidade neurótico caracteriza-se por apresentar emoções fortes, instabilidade e labilidade emocionais. Trata-se de indivíduos que reagem de forma excessiva aos estímulos, por serem emocionalmente instáveis e apresentarem altos níveis de ansiedade (Eysenck, 1986). Esta dimensão da personalidade apresenta múltiplas facetas, destacando-se a ansiedade, a depressão, a culpabilidade, a baixa auto-estima, a irracionalidade, a timidez e a labilidade emocional (Eysenck & Eysenck, 1985; Mor et al, 2008). O Neuroticismo está relacionado com o sistema nervoso autónomo e com o sistema límbico composto pela área septal, o hipocampo, a amígdala, o cíngulo e o hipotálamo (Eysenck, 1967). Assim sendo, os diferentes graus da atividade do sistema límbico determinam a maior ou menor emocionalidade do indivíduo, com reflexo no controlo das respostas emocionais, particularmente nas situações de stress. Como bem refere Eysenck (1976), o sistema límbico é mais excitável em pessoas com um traço de Neuroticismo elevado, do que em sujeitos emocionalmente estáveis. Assim, os indivíduos que obtêm resultados mais elevados na dimensão do Neuroticismo, são mais propensos a experienciar ansiedade e agitação nas situações stressantes. De um modo geral, os indivíduos instáveis reagem mais rapidamente às estimulações dolorosas, novas e perturbadoras, do que as outras pessoas, sendo essas diferenças resultantes da atividade do sistema hipotálamo-hipófiso-cortico-supra-renal (Eysenck, 1990).

A possibilidade de o aumento da atividade autónoma ser a base biológica do Neuroticismo, tem sido demonstrada em diversos estudos com sujeitos que apresentam transtornos de ansiedade (Eysenck, 1990; Gray, 1991; LeDoux, 1995). Como refere Zuckerman (2005), a dimensão do Neuroticismo é o único fator básico da personalidade que tem ligações diretas com transtornos clínicos, devido ao facto das suas características estarem relacionadas com a emocionalidade negativa, nomeadamente a ansiedade e a depressão.

A generalidade dos sistemas de classificação da personalidade, incluem a dimensão do Neuroticismo, sendo que o mesmo pode variar em períodos stressantes da vida de um sujeito, em função dos afectos negativos relacionados com a ansiedade e a depressão (Zuckerman, 2005). Essa variabilidade não significa que o Neuroticismo não possa ser considerado um fator estável e fidedigno. Com efeito, as medições da ansiedade-estado ou da depressão-estado num único dia não constituem preditores fidedignos da medida do

traço, sendo necessário agregá-las em diferentes períodos e durante vários dias, para que as mesmas sejam fidedignas e altamente preditivas da medida do estado (Epstein, 1979).

1.3 Big Five (FFM): Teoria dos cinco fatores

O modelo dos cinco fatores, cuja crescente aceitação tem marcado inegável e profundamente o estudo científico da personalidade, é uma versão da teoria dos traços que considera que as diversas expressões comportamentais podem ser sintetizadas em cinco fatores básicos (Goldberg, 1990; Wiggins, 1996). Esses cinco grandes fatores da personalidade, nomeadamente, o Neuroticismo, a Extroversão, a Abertura à Experiência, a Amabilidade e a Conscienciosidade (Costa & McCrae, 1992a) são quase tão amplos e abstratos na hierarquia da personalidade, como o são os super-fatores de Eysenck. A operacionalização da sua avaliação tem-se processado através de vários inventários e escalas de auto-relato, nomeadamente, o NEO-PI-R de Costa & McCrae (1992a), o Big Five Inventory (BFI) de John, Donahue & Kentle (1991), o Trait Descriptive Adjectives List (TDA), de Goldberg (1992) e a IASR-B5 de Trapnell & Wiggins (1990). De todos eles, o mais utilizado e validado é o NEO-PI-R de Costa & McCrae (1992a) que para além dos cinco fatores, identifica e avalia as seis facetas que os compõem, designadamente :

- Neuroticismo (N); - Ansiedade, Hostilidade; Depressão, Auto-consciência, Impulsividade e Vulnerabilidade;

- Extroversão (E); - Acolhimento, Gregariedade, Assertividade, Actividade, Procura de Excitação e Emoções Positivas;

- Abertura à Experiência (O); - Fantasia, Estética, Sentimentos, Ações, Ideias e Valores;

- Amabilidade (A); - Confiança, Rectidão, Altruísmo, Complacência, Modéstia e Sensibilidade;

- Conscienciosidade (C); - Competência, Ordem, Obediência Dever, Esforço de Realização, Auto-disciplina e Deliberação.

Apesar dos diversos estudos que foram realizados na Europa, apontarem para a existência de fatores da personalidade semelhantes nas diversas línguas (De Raad et al. 1988) e de McCrae e Costa (1997) sugerirem a universalidade dos cinco grandes fatores da personalidade, tal não se verifica com a mesma acuidade, quando os investigadores utilizam termos indígenas das línguas e culturas orientais em que os resultados obtidos são bem mais complexos do que aqueles que são apurados com amostras ocidentais (Cheung et al., 2001; Saucier & Goldberg, 1996). Mesmo continuando a registar-se um certo

desentendimento quanto à identificação dos verdadeiros cinco fatores básicos da personalidade, fruto das diferentes conotações e das diferentes medidas que possam ser utilizadas (Briggs, 1989; John, 1990; Pytlik Zillig, Hemenover & Dienstbier, 2002; Saucier, 1992), o modelo dos cinco grandes fatores continua a ser bastante popular e por via disso, a permitir excelentes hipóteses de trabalho em termos de conceptualização da personalidade (De Raad, 2000).

Apesar do grande interesse e aceitação que este modelo suscitou nos anos oitenta e noventa do século passado, materializado nos diversos estudos que têm sido efectuados e que comprovam a relevância do Big Five na descrição da personalidade (Costa & McCrae, 1988; John, 1990; McCrae & Costa, 1987, 1997; McCrae & John, 1992; Peabody, 1984; Peabody & Goldberg, 1989), ainda há quem aponte algumas críticas, nomeadamente Eysenck (1993a) por considerar que ainda lhe faltam alguns elementos básicos para ser considerada uma verdadeira teoria científica e por entender que existe uma falta de especificidade na definição dos cinco fatores, fruto maioritariamente da sua raiz empírica de natureza lexical. Por seu lado, outros autores como Benet e Waller (1995; Di Blas & Forzi, 1998; Zuckerman, Kuhlman e Camac, 1988), entenderam que esse modelo não se afigura como sendo o mais adequado para explicar a estrutura da personalidade, enfatizando que o modelo que melhor descreve e conceptualiza essa estrutura é o modelo PEN do Eysenck, devido à sua forte fundamentação do ponto de vista teórico e biológico e à sua estabilidade intercultural. Com efeito, como refere Halverson (1994), só recentemente começaram a surgir as primeiras tentativas de explicação teórica para as impressionantes regularidades empíricas e estatísticas que foram obtidas, no sentido de tentar perceber o porquê da identificação dos cinco fatores, qual a sua origem e qual a sua relevância para o estudo da personalidade (Buss, 1991; John, 1990; Wiggins & Trapnell, 1996).

A esse respeito, o fator da Extroversão apresenta uma grande variação relativamente à amplitude do seu significado (McCrae & Costa, 1987), porquanto, a mesma inclui a assertividade ou a expressão aberta dos impulsos, mas também noutra perspectiva, a confiança, a dominância, a sociabilidade ou mesmo o sentimento da felicidade (Digman, 1990; Lucas et al., 2000; Watson et al., 1992).

Por sua vez, o fator Amabilidade é usualmente considerado como estando relacionado com a manutenção das relações interpessoais, indicando uma tendência para ser agradável, caloroso e dócil, embora haja autores como Digman (1990; Digman & Inouye, 1986; Digman & Takemoto-Chock, 1981) que discordam dessa posição por

entenderem que um traço de personalidade não deve servir apenas para medir a tolerância, a docilidade e a amabilidade relacional, em oposição à hostilidade, à indiferença, ao egoísmo e à inveja. A esse respeito, Graziano e Eisenberg (1997) consideram que o fator Amabilidade deve antes ser considerado como um traço da personalidade relacionado com o suporte emocional, que requer para o efeito a inibição dos afectos negativos.

O fator Conscienciosidade pode também ser considerado como uma medida de avaliação das características da personalidade relacionadas com a responsabilidade, a honestidade e a prossecução de objectivos (Digman & Inouye, 1986). Como bem refere Digman (1990), existem diversos estudos que associam a presença desse fator ao maior desempenho escolar e académico, bem como, ao exercício da vontade e ao sentido de responsabilidade.

Relativamente ao fator Neuroticismo, o mesmo é descrito como tendo as mesmas características do fator (N) de Eysenck, estando fortemente correlacionado com a emocionalidade, a preocupação, a ansiedade e a irritabilidade (Barrick & Mount, 1991; Digman, 1990; John, 1990; McCrae & Costa, 1985).

O fator Abertura à Experiência tem sido descrito e conceptualizado por vários autores como estando ligado ao intelecto, dizendo respeito à percepção que a pessoa, ou os outros, têm da sua própria inteligência ou capacidade intelectual e estando ligado à flexibilidade de pensamento, à fantasia, imaginação, abertura para novas experiências e interesses culturais (John, 1990; Peabody & Goldberg, 1989).

Como foi referido, o aparecimento e a utilização deste modelo tem suscitado alguma polémica no meio científico, quanto ao número e à natureza das dimensões básicas da personalidade. A esse respeito, os principais argumentos e contra-argumentos pró e contra a utilização do modelo FFM e do modelo PEN, foram surgindo ao longo do tempo em diversos estudos (Costa & McCrae, 1992b; Eysenck, 1992a, 1992b, 1992c). Da análise comparativa entre os dois modelos da personalidade, a generalidade dos autores constata que existe uma equivalência significativa entre os fatores Neuroticismo e Extroversão em ambos os modelos, sendo que o mesmo já não se passa com o fator Psicoticismo do modelo Big Three que inclui alguns atributos dos fatores Amabilidade e Conscienciosidade do modelo Big Five (Goldberg, 1993; Zuckerman et al., 1993). Para além disso, constata-se que em ambos os modelos a estrutura da personalidade está organizada segundo um modelo de concepção hierárquica, baseada em super-traços que integram traços ou facetas mais característicos e mais específicos.

Por último, importa também realçar que alguns autores, entre eles, Eysenck (1991; McAdams, 1992), criticaram o facto de não se conhecer a capacidade preditiva do modelo Big Five (FFM), relativamente à resposta que é exigida nos vários contextos da vida dos sujeitos.

Neste capítulo propusemo-nos dar uma panorâmica geral sobre os vários conceitos e definições da personalidade, a par da identificação e definição dos principais traços ou fatores que a constituem.

Em seguida abordaremos os vários conceitos de emoção e a caracterização das principais emoções que servem de referencial ao enquadramento teórico do estudo empírico que realizámos.

CAPÍTULO II

EMOÇÕES

Neste capítulo pretendemos abordar o conceito e a importância das emoções enquanto elementos constituintes da personalidade e a sua relevância para o estudo do comportamento humano. Essa importância só muito recentemente foi reconhecida pela Psicologia enquanto objecto de estudo (Izard, 1991; Magai & McFadden, 1995). Apesar de relativamente recente, o estudo das emoções sempre suscitou o aparecimento de diferentes teorias que vão desde os autores como Duffy ou Lindsley que entendem ser mais adequado utilizar o conceito de *arousal* enquanto manifestação de activação neurofisiológica, em detrimento do conceito de emoção, enfatizando apenas a componente neurofisiológica da emoção, até aos autores como Royce ou Izard e Tomkins que entendem que as emoções formam um sistema motivacional fundamental no desempenho do comportamento humano. Entre estas duas correntes de pensamento encontramos vários autores que consideram as emoções como fenómenos transitórios ou disruptivos e aqueles que consideram que a vida é um experimentar constante de emoções que afectam todo o domínio afectivo do comportamento. Por fim, faremos a descrição dos modelos que constituem as principais teorias explicativas, dando especial relevo à descrição da teoria diferencial das emoções, de C. Izard e à caracterização das emoções primárias, a par da descrição das relações de associação entre a personalidade e as emoções e as principais dificuldades para operacionalizar esses constructos.

2.1 Diferentes definições do conceito de emoção

A definição do conceito de emoção não é tarefa fácil nem simplista, porquanto, a mesma não depende apenas de uma única variável, mas sim, de um processo complexo onde sobressaem diferentes elementos, tais como: as sensações corporais, a verbalização, a expressão facial, a mímica, a postura, etc., cuja designação e importância variam em função dos autores e dos modelos teóricos que os mesmos propõem. Todavia, apesar das diferentes teorias explicativas, existe um consenso e uma unanimidade generalizadas quanto ao facto de se considerar que nenhum dos elementos referidos só por si é suficiente para caracterizar e definir a emoção (Damásio, 1995; Fraisse & Piaget, 1975; Izard, 1993; Reuchlin, 1981; Schwartz, 1986; Strongman, 1987).

O estudo das emoções tem sido fulcral sempre que se pretende estudar o comportamento humano, pese embora o facto de a relevância do seu estudo nem sempre ter sido considerada de igual modo pela Psicologia (Izard, 1991; Magai & McFadden, 1995). Basta atentar nas posições antagónicas defendidas respectivamente por Skinner, (1948, p. 92) “ *Todos nós sabemos que as emoções são inúteis e más para a nossa paz de*

espírito e para a tensão arterial ” e por Levenson, (1994, p. 123) “As emoções são fenómenos psico-fisiológicos de curta duração que representam os diferentes modos de adaptação às necessidades de mudança ambiental,” para melhor compreendermos as dificuldades que o seu estudo tem suscitado ao longo dos tempos.

Sempre que se pretende estudar as emoções, deparamo-nos com um conjunto de questões fundamentais que dividem os diferentes investigadores, ao ponto de nem sequer haver unanimidade quanto à definição formal do seu conceito. Em regra, as pessoas até nem têm dificuldade em nomear emoções, quer para partilhar o que sentem, quer para identificar as expressões emocionais alheias, contudo, como muito bem observaram Fehr e Russel (1984, p. 464) *“toda a gente sabe o que é uma emoção até ao momento em que lhe é pedida a sua definição.”* Quando analisamos a evolução histórica do estudo das emoções, deparamo-nos com diferentes conceitos e interpretações que remontam ao tempo da filosofia racionalista de Aristóteles (Fraisse & Piaget, 1975; Fridja, 1986; Scherer, 1988a; Strongman, 1987) e que anos mais tarde foram aprofundadas por Descartes, com a sua ideia de dualismo mente/corpo (Fridja, 1986; Strongman, 1987).

Assim, para Descartes a diferença entre o Homem e o animal é a de que no caso do animal à entrada de um estímulo correspondia um processo automático de saída de uma ação corporal, enquanto que no Homem, esse processo seria moderado pela razão que ao ser afectado pela emoção, condicionaria a orientação do comportamento, originando tentativas de respostas instintivas às condições do meio. Os estímulos afectavam os fluídos animais no corpo, dando origem às emoções, comoções corporais ou às ações, podendo dizer-se que a emoção interferiria entre o estímulo e a resposta, tornando esta menos racional do que aquilo que deveria ser.

A partir do dualismo cartesiano começou a dar-se atenção à dupla face da emoção (Fraisse & Piaget, 1975), traduzida nos termos agitação afectiva e agitação orgânica, o que impediu os filósofos e psicólogos dos Séc. XVIII e XIX de consolidarem definições coerentes sobre as emoções. As definições que até então foram sendo criadas eram do tipo intelectualista, pois consideravam as manifestações corporais como consequências de acontecimentos psíquicos (Fraisse & Piaget, 1975). Herbart e Wundt foram alguns dos autores que utilizaram definições do tipo intelectualista para descrever as emoções (Fraisse & Piaget, 1975; Fridja, 1986; Ortony, Clore & Collins, 1988; Scherer, 1988a), justificando que as emoções são inicialmente modificações internas, sendo as sensações corporais uma mera consequência das emoções, isto apesar de as mesmas afectarem os estados de alma.

Relativamente à história moderna das emoções, a generalidade dos autores considera que a mesma começou com a publicação de um artigo de William James em 1884, com o título sugestivo *What is an emotion?*, no qual o autor contraria abertamente a visão corrente da época (Ellsworth, 1994; Fraisse & Piaget, 1975; Reuchlin, 1981; Fridja, 1986; Izard, 1990a; Lang, 1994; Ortony, Clore & Collins, 1988; Parkinson, 1988; Strongman, 1987; Wagner, 1988). Para William James, a emoção resulta de uma sequência que se inicia com a percepção de um objecto que desencadeia a emoção, sendo que esta percepção provocaria um sentimento que seria a emoção, expressando-se a mesma através de modificações orgânicas corporais. Essas modificações seguem-se à percepção e à consciência das mesmas, constituindo-se a emoção como uma entidade psíquica em resultado da percepção, das modificações orgânicas e da consciência dessas mesmas modificações. A emoção resultaria então da tomada de consciência das alterações periféricas desencadeadas pela percepção de um estímulo e que ao serem percebidas pelo indivíduo se transformariam em sentimento que resulta na emoção. Apesar de James salientar a importância da interpretação do estímulo, a sua teoria ficou mais associada às alterações periféricas ou sensações corporais (Ellsworth, 1994). Posteriormente, as teorias do tipo cognitivo, retomaram a ideia da tomada de consciência na emoção, enfatizando a importância do sentir consciente, atribuindo a James as primeiras referências à ligação entre cognição e emoção (Izard, 1990a).

Posteriormente Lange em 1885 apresenta uma teoria semelhante à de James, embora de natureza mais comportamentalista, na qual realça o papel do sistema nervoso vegetativo como responsável pelas alterações periféricas (Fridja, 1986; Strongman, 1987; Wagner, 1988). Essas duas teorias, apesar de algumas diferenças, surgem geralmente associadas, defendendo ambas um padrão específico das emoções, resultante da percepção de diferentes sensações periféricas que se traduzem em diferentes emoções. Ou seja, o *feedback* das alterações dos órgãos (vísceras e músculos) produziria o sentir de algo, cuja consciência desse sentir seria a emoção.

Essas teorias acabariam por ser fortemente criticadas, sobretudo a de William James (Fraisse & Piaget, 1975; Izard, 1990a; James, 1894; Lang, 1994; Parkinson, 1988), porquanto, Cannon e Bard entre outros (Fraisse & Piaget, 1975; Fridja, 1986; Lang, 1994; Strongman, 1987; Wagner, 1988) defendiam a existência de um único padrão de alterações fisiológicas, igual para todas as emoções e dependente da componente ortossimpática do sistema nervoso vegetativo, sendo as emoções apenas diferenciadas através dos sentimentos que estariam associados ao tipo de estímulo. Na neurofisiologia das emoções

realçam, ao invés do córtex como fizeram James e Lange, as estruturas sub-corticais, sobretudo o tálamo que seria responsável por enviar a informação para o córtex e para as vísceras com vista a transformar uma simples sensação fisiológica em emoção. Nesses termos, a qualidade peculiar de cada emoção seria adicionada a uma simples sensação por forma que quando se ativa o tálamo, a descarga talâmica provoca a emoção ao mesmo tempo que ocorrem as alterações corporais. As críticas de Cannon e Bard originaram alguns anos mais tarde, uma teoria que descreve detalhadamente a neurofisiologia das emoções e que viria a ser conhecida como teoria talâmica ou neurofisiológica e que posteriormente seria operacionalizada por Hohmann (Fraisse, & Piaget, 1975; Lang, 1994).

Paralelamente às investigações de Cannon e Bard, (Frank, 1988; Fridja, 1986; Ortony, Clore & Collins, 1988; Strongman, 1987; Wagner, 1988), McDougall adopta uma perspectiva fora do âmbito da neurofisiologia das emoções, defendendo que todo o comportamento animal resulta de dois objectivos : procurar alimento e evitar estímulos prejudiciais. Assim, o que usualmente se designa por emoção ou sentimento, ocorreria conjuntamente com esses processos, resultando do modo como o indivíduo percebe o meio e as alterações fisiológicas no seu próprio organismo. Sugeriu ainda que é possível distinguir as emoções primárias das secundárias e que as emoções se refletem em discretas modificações corporais e viscerais, podendo ser distinguidas das cognições apesar de ocorrerem em simultâneo com elas.

Foi também nessa altura que Watson, o fundador do behaviorismo, desenvolveu os seus estudos sobre as emoções (Fraisse & Piaget, 1975; Fridja, 1986; Ortony, Clore & Collins, 1988; Strongman, 1987), definindo-as como um padrão de reações hereditárias que englobam grandes alterações do mecanismo corporal no seu conjunto e particularmente dos sistemas visceral e glandular. Estabeleceu as diferenças entre a emoção e as reações instintivas, entendendo a emoção como algo desorganizador para o organismo e privilegiando os aspectos comportamentais em detrimento dos sentimentos e dos estados fisiológicos internos.

Alguns anos mais tarde, Janet (Fraisse & Piaget, 1975; Rodrigues et al. 1989) considera a emoção como algo desorganizador, resultante da percepção da ausência de meios necessários à adaptação, provocando por exemplo perda de memória, alteração de hábitos etc. Também nessa altura, Piéron (Fraisse & Piaget, 1975) vê a emoção como algo negativo, como sendo uma descarga anormal de energia nervosa, que excede as quantidades necessárias para as reações normais do indivíduo, podendo mesmo ser produzida sem ser necessária. Ambos os autores contribuíram para que a emoção fosse

vista como uma forma de inadaptação do indivíduo, ao contrário das teses defendidas por Darwin, para quem a emoção era uma forma superior de adaptação (Frank, 1988; Fridja, 1986; Scherer, 1988a).

Já na atualidade, Levenson (1988) defende uma perspectiva oposta, ao considerar a emoção como um factor de organização, porquanto, a sobrevivência e a evolução das espécies sempre foi feita à custa da seleção das emoções. Essa seleção resultou da necessidade de mobilizar e organizar diferentes mecanismos de resposta (músculos da face, órgãos e vísceras) para fazer face aos vários tipos de ameaças que punham em causa a sobrevivência das espécies. Esta abordagem pressupõe que a emoção faz parte de um sistema capaz de dar diferentes respostas, competindo-lhe a ela servir de guia para seleccionar as respostas mais adequadas em cada momento.

A par destes autores, encontramos aqueles que consideram as emoções como fenómenos transitórios ou disruptivos e os que situam as emoções no centro da vida afectiva do indivíduo, regulando desse modo todos os componentes que organizam, regulam e mantêm a estabilidade do seu comportamento.

Ao tentar sintetizar as diferentes definições, Strongman (1987) concluiu que a emoção é um *“sentimento, um estado corporal que envolve estruturas físicas, um comportamento específico ou geral que ocorre em situações específicas”*, ao mesmo tempo que realçou o facto dos diferentes investigadores definirem o conceito de emoção de diferentes maneiras e sob diferentes perspectivas. Também Royce e Diamond (1980), consideraram que pelo facto das diferentes definições de emoção estarem enquadradas em diferentes teorias, isso criava um circuito fechado que inibia a possibilidade de criar uma definição de emoção fora do enquadramento teórico das diversas teorias, de molde a que a mesma fosse generalizadamente aceite pela comunidade científica.

Para além da multiplicidade de definições próprias de cada autor, existem ainda os problemas relacionados com a terminologia utilizada que tende a misturar emoções com paixões, humor, afectos e sentimentos. A esse respeito, Frijda (1986) considera os sentimentos como o sentir menos intenso de uma emoção, correspondendo a uma reflexão controlada desta, enquanto Rodrigues e colaboradores (1989) distinguem as emoções como sendo fenómenos afectivos intensos que surgem e desaparecem de forma brusca, os sentimentos como sendo fenómenos afectivos estáveis que resultam da intelectualização das emoções, sendo portanto menos intensos do que estas e as paixões como sendo fenómenos afectivos intensos, não intelectualizados durante algum tempo e que obrigam a um forte dispêndio de energia física e psíquica. Se considerarmos algumas das definições

mais conhecidas do conceito de emoção, verificamos que para Fraisse e Piaget (1975) a emoção era constituída pelos afectos ou pelos sentimentos que em regra são frequentes para designar as emoções, como por exemplo, o medo, a cólera ou a ira, a par das manifestações neuro-vegetativas que se consubstanciam em alterações corporais percebidas ou não pelo próprio, bem como, as manifestações expressivas da face ou do corpo. Para Reuchlin (1981), a emoção reflecte a vivência individual, a expressão facial e as alterações no funcionamento do corpo. Também Schwartz (1986) considera que o processo emotivo ativa simultaneamente os sistemas verbal, motor e fisiológico, onde se inclui o sistema autónomo, cortical e neuromuscular. Noutra perspectiva, Cacioppo, Petty e Andersen (1988), Dimberg (1988), Ney e Gale (1988), Izard e Buechler (1980) e Tomkins (1980), consideram que as emoções têm uma expressão simultaneamente fisiológica ou autónoma, comportamental ou expressiva e subjetiva ou experiencial. No que se refere a emoções e sentimentos, Damásio (1995) considera que a emoção consiste na combinação de um processo de avaliação mental que pode ser mais ou menos complexo que origina respostas disposicionais dirigidas ao corpo e ao cérebro, podendo provocar alterações corporais e mentais associadas. Relativamente aos sentimentos, entende que os mesmos resultam da experiência das modificações provocadas pela emoção no corpo e no cérebro, dependendo da justaposição de uma imagem do corpo com uma imagem de outra coisa, como por exemplo, um rosto ou uma melodia.

Na perspectiva de Strongman (1987), a emoção costuma ser frequentemente definida como um estado mental ou fisiológico que afecta o comportamento, de modo que raramente se consegue diferenciar a resposta comportamental da resposta emocional. Também Kleinginna e Kleinginna (1981), por considerarem que o conceito de emoção não tem um significado universal, categorizaram as diferentes definições, daí concluindo que a emoção é um conjunto bastante complexo de interações de factores objectivos e subjetivos, mediados por sistemas neuronais e hormonais. Tais interações podem provocar experiências afectivas relacionadas com sentimentos de prazer, desprezo ou excitação, bem como, processos cognitivos como a percepção de efeitos emocionalmente relevantes, avaliações e processos de categorização, ou ainda a ativação de processos de ajustamento fisiológico às condições excitadoras, a par de comportamentos mais ou menos expressivos e adaptativos com vista à obtenção de um determinado objectivo.

Em termos de senso comum, a emoção é frequentemente utilizada como sinónimo de comoção ou de descontrolo comportamental, em oposição à razão (Wagner, 1988). Ao contrário dos sentimentos e dos afectos que são de natureza mais estável e prolongada no

tempo, o humor é unanimemente considerado como um conjunto de emoções que se manifestam durante um determinado momento e que definem uma das características principais da personalidade do indivíduo (Frijda, 1986).

Como vimos, para além das múltiplas definições criadas pelos diferentes autores, teremos ainda de contar com as diferentes terminologias que aparecem indistintamente associadas às emoções, como sejam, os sentimentos, as paixões, os afectos e os estados de humor. Veja-se por exemplo (Frijda, 1986; Rodrigues et al., 1989) para quem os sentimentos e os afectos remetem para um sentir estável e prolongado no tempo, ao passo que o humor é definido unanimemente como um conjunto de emoções subjacentes a um determinado momento que pelo facto de perdurarem mais tempo identificam uma característica do indivíduo que não raras vezes é associada à sua personalidade.

Como verificamos, existe uma multiplicidade de definições de emoção que remetem para diferentes teorias, o que nos leva a ter de optar por uma perspectiva teórica em detrimento de outras, fruto da enorme complexidade e falta de unanimidade quanto à sua definição.

2.2 Teorias da emoção

Pretendendo dar uma breve ideia das múltiplas teorias que foram produzidas sobre a temática das emoções, descreveremos sinteticamente as principais teorias existentes, com recurso à sistematização feita por Queirós (1997).

2.2.1 Teorias neurofisiológicas

Estas teorias sobre a emoção correspondem aos primórdios da Psicologia, numa altura em que havia a necessidade de a mesma se autonomizar em relação à Filosofia, associando-se para o efeito às ciências exatas, numa tentativa de estudar o comportamento através da compilação e análise de dados concretos e objectivos. Em virtude de as emoções terem uma componente introspectiva e fisiológica, as mesmas prestam-se exatamente a este tipo de análise, sendo possível identificar, medir e analisar as suas bases fisiológicas.

Englobam-se nesta categoria as teorias de William James, Lange, Cannon e Bard, e McDougall, já referenciadas pela sua importância quando nos referimos à perspectiva histórica do estudo da emoção. Para além destes, destacam-se outros autores importantes, cujas teorias não iremos descrever, por as mesmas não serem relevantes para o nosso trabalho, mas que tiveram um contributo importante para o estudo da emoção, como sejam;

J. Papez, D. Lindsley, T.C. Schneirla, P.T. Young, E. Duffy, E. Gelhorn, H. Simon, D. Bindra, P. MacLean, J. Panksepp e P. Wiepkema.

2.2.2 Teorias comportamentalistas

Este acervo de teorias foca-se nos aspectos comportamentais da emoção, definindo-a como resultado da natureza do reforço e da complexidade do condicionamento comportamental. Estas teorias apareceram dando continuidade às teorias neurofisiológicas, preocupando-se mais com os sintomas objectivos da emoção, ao mesmo tempo que fazem a ponte entre a fisiologia e o comportamento observável. Incluem-se nesta categoria as teorias de J.R. Millenson, J. Gray e H. Harlow.

2.2.3 Teorias subjectivo-experienciais

Estas teorias têm sido criticadas quanto à sua cientificidade, pelo facto de enfatizarem a análise dos dados subjectivos fornecidos pelo auto-relato do indivíduo, em contraposição às teorias do tipo neurofisiológico ou comportamentalista. Englobam esta categoria, as teorias de G. Ryle, D. Rapaport, F.J.J. Buytedijk, J.P. Sartre, A.R. Louch, J. Hilman, R.S. Peters, J.P. Fell e W. Lyons.

2.2.4 Teorias cognitivistas

Este tipo de teorias, enfatiza o papel do processamento da informação e das cognições, a partir da experiência subjectiva do indivíduo, sobretudo ao nível da avaliação implícita e explícita da situação que desencadeia as emoções. As emoções, tal como as motivações e as outras funções do comportamento humano, foram sofrendo alterações ao longo da evolução da espécie humana. Por esse facto, enquanto que no início da evolução, o comportamento motivacional era determinado electroquimicamente, no ser humano, o comportamento resulta de uma avaliação cognitiva dos estímulos que tem uma função mediadora para a adopção dos comportamentos de aproximação ou de evitamento. Na perspectiva dos cognitivistas, a emoção enquanto função da cognição, resulta da visão do ser humano enquanto ser racional, no qual todo o comportamento é controlado pela razão ou pelos processos cognitivos, o que em termos emocionais, significa que antes de ser experienciada uma emoção, existe uma percepção e uma avaliação cognitiva e que só após o objecto ou situação ser percebido é que a emoção é desencadeada.

Fazem parte desta categoria as teorias de R. Leeper, N. Bull, S. Schachter, M. Arnold, P.V. Simonov, T. Kemper, G. Bower, R. Hinde, H. Leventhal e N. Fridja.

2.2.5 Teorias sistémicas

Com esta designação englobam-se todas as teorias que realçam os vários argumentos já considerados pelas categorias anteriores, procurando dar uma explicação mais complexa e mais exaustiva da emoção. No entanto, nem todas as teorias que aqui serão referidas fazem uma abordagem sistémica na verdadeira acepção da palavra, visto que algumas delas que designaremos de pré-sistémicas, se enquadram mais no período de transição das teorias cognitivistas para as teorias sistémicas. Consideramos neste subgrupo de teorias designadas de pré-sistémicas, as teorias que pelo facto de serem mais complexas do que as do tipo cognitivista, são no entanto menos completas e exaustivas do que as teorias sistémicas. Incluem-se nestas teorias autores como; J. Averill, R. Plutchic, K. Scherer, R. Lazarus e P. Ekman.

No grupo das teorias verdadeiramente sistémicas, identificamos autores como G. Mandler, K. Pribram, J. Royce, S. Tomkins e C. Izard.

Relativamente às teorias sistémicas, propomo-nos em seguida, descrever pela sua pertinência, a teoria diferencial das emoções de C. Izard, por ser a teoria que serviu de base estruturante ao nosso estudo empírico sobre as emoções em contexto rodoviário, mormente as onze emoções primárias que nela são identificadas e que aqui descreveremos com particular destaque.

2.2.6 Teoria diferencial das emoções, de C. Izard

A formulação inicial desta teoria (Tomkins & Izard, 1965), que mais tarde seria reformulada por Izard que ao acrescentar-lhe características sistémicas a inseriu no atual paradigma científico, começou por identificar as emoções como sendo entidades complexas que afectam fortemente o comportamento e cujas características inatas e aprendidas, provocam respostas quer ao nível fisiológico, subjetivo e expressivo, quer ao nível comportamental. Essa teoria pressupunha desde logo que todos os indivíduos estariam preparados para sentir emoções negativas perante acontecimentos não planeados, súbitos e indesejados, ou para sentir emoções positivas caso esses acontecimentos fossem menos intensos. A ser assim, o indivíduo estaria preparado desde logo para em termos afectivos, tentar maximizar as emoções positivas e minimizar as negativas, por forma a expressá-las e a controlá-las da melhor maneira possível. Para assegurar o bem-estar do indivíduo e a sobrevivência da espécie, considerava-se a existência de dez emoções fundamentais básicas; o interesse, a alegria, a surpresa, a angústia, a cólera, o nojo, o desprezo, o medo, a vergonha e a culpa, que seriam responsáveis pelas diferentes respostas

subjetivas, neurofisiológicas e comportamentais, apesar de algumas emoções se expressarem de modo semelhante e terem alguns aspectos em comum. A atividade neuronal e electroquímica de cada emoção seria inata e semelhante nas diferentes culturas, traduzindo-se em respostas comportamentais e experienciais específicas, com reflexo visível no padrão expressivo da face e do corpo, permitindo a um observador identificar esse sentimento e a integração nas cognições quer do próprio indivíduo, quer do próprio observador. Essas emoções primárias, ao interagir entre si em diferentes combinações, permitiriam formar através da aprendizagem, diferentes emoções secundárias, tais como, a ansiedade, a hostilidade, a curiosidade e a depressão que fariam emergir os traços e os padrões de personalidade, fruto da interação com as cognições e a ação.

Anos mais tarde, já na década de setenta do século passado, Izard e Tomkins desenvolveram individual e separadamente diferentes abordagens teóricas. Assim, Tomkins segue uma linha de raciocínio mais cognitivista, embora enfatizando alguns aspectos neurofisiológicos e motivacionais (Tomkins, 1980; Pervin, 1990; Magai & Mcfadden, 1995). Nessa perspectiva, considera que as emoções estariam intimamente ligadas às motivações, não dependendo nem do tempo nem da intensidade, ao contrário das pulsões que implicariam uma sequência universal de comportamentos, durante um determinado período de tempo e ocorreriam de um determinado modo específico. As emoções por sua vez, poderiam ser vivenciadas em qualquer momento e apesar de terem uma expressão corporal pouco nítida e uma expressão facial bem definida, inata e desencadeada essencialmente pelas estruturas sub-corticais, as mesmas apresentariam uma pluralidade de variações individuais.

Além disso, Tomkins entende que as emoções são difíceis de controlar porque as mesmas resultam de respostas instantâneas que estão intrinsecamente ligadas a mecanismos de *feedback* que amplificam as situações, às quais atribuem um significado próprio, influenciando desse modo a cognição, a tomada de decisão e a ação do sujeito. Essa ampliação é crucial para determinar o interesse que o sujeito atribui à situação, ou a falta dele, em função da avaliação que é feita pelo mesmo e que o leva a agir em conformidade. Sob esse ponto de vista, o indivíduo teria necessidade de experienciar e expressar as emoções, visto que as mesmas contribuiriam para melhorar a sua qualidade de vida. Relativamente às dez emoções primárias já referidas, entende que as mesmas seriam ativadas segundo três variantes de um mesmo princípio que designa como o princípio da intensidade da ativação neuronal por unidade de tempo, daí resultando o aumento, a diminuição e o nível de estimulação que poderia ser de natureza interna ou externa. A

título de exemplo, se a estimulação aumenta a um ritmo rápido ou lento, o sujeito poderá reagir respectivamente com medo ou com interesse consoante o caso. Se no entanto o nível de estimulação baixar, o sujeito reage com alegria, mas se porventura se mantiver elevado por muito tempo, o sujeito poderá reagir com angústia ou cólera. Na perspectiva de Tomkins, a emoção ao ampliar e dar significado à situação, afecta a resposta do sujeito, em virtude de nessa significação estarem envolvidos mecanismos mnésicos e cognitivos.

Ao evidenciar a ligação entre as emoções e as cognições, entende que a mesma originaria as estruturas ideo-afectivas que funcionariam como verdadeiros filtros de toda a informação e experiência de molde a predispor o indivíduo a perceber e a assimilar o mundo segundo esquemas preexistentes. Cataloga esses esquemas como guiões ou “scripts”, considerando que os mesmos são de vários tipos e que a sua organização específica seria responsável pelas estruturas da personalidade. Cada um deles formaria um conjunto de regras com vista a ordenar, interpretar, avaliar, prever ou controlar a informação recebida, definindo um modo específico de processamento da informação e os respectivos padrões comportamentais.

Por seu turno, Izard desenvolveu ainda mais a teoria, adoptando uma perspectiva mais global, incorporando para o efeito alguns aspetos com vista a considerar as emoções quer enquanto sistema, quer enquanto subsistema de um sistema mais alargado que seria a personalidade, permitindo desse modo incluir a sua teoria no âmbito das teorias do tipo sistémico (Blumberg & Izard, 1991; Buechler & Izard, 1983; Izard, 1990b, 1991, 1992, 1993, 1994, 1995; Izard & Buechler, 1980; Izard, Kagan & Zajonc, 1984; Izard *et al.*, 1993). Nessa perspectiva, ao considerar as emoções enquanto subsistema, pressupõe que a personalidade resultaria da interação complexa dos seguintes seis grandes sistemas: homeostático, pulsional, afectivo, perceptivo, cognitivo e motor, sendo os dois primeiros responsáveis pela sobrevivência biológica do sujeito, enquanto o sistema cognitivo seria o principal sistema de comunicação e o motor o principal sistema de ação. Ainda a esse respeito, o sistema afectivo seria o principal sistema motivacional, pois ampliaria os sinais dados pelas pulsões ou impulsos, alertando-nos para o perigo dos défices fisiológicos, como sejam a fome ou o descanso e mesmo na ausência de impulsos, os afectos reagiriam ao ritmo, persistência e complexidade da informação que o organismo constantemente processa, motivando o comportamento, pois respondem a impulsos internos e ao processamento da informação exterior. O sistema afectivo estaria assim, na origem das cognições, decisões e ações, tendo como função dar significado ao comportamento. O mesmo seria visível através das emoções, apesar de afectos e emoções serem entidades

diferentes, em virtude de o afecto ser algo mais global e a emoção ser algo mais concreto. A ser assim, a emoção seria a resposta orgânica básica, resultante do ritmo e complexidade do processamento da nova informação, cuja manifestação seria feita através da expressão facial, da postura corporal, da reação fisiológica (ritmo cardíaco, tensão arterial, tensão muscular, etc) e pela tomada de consciência pessoal do que sentimos. Algumas experiências realizadas por Izard (1991), permitiram demonstrar a existência de uma forte componente genética nas emoções primárias, sugerindo que as mesmas poderão constituir um traço genético da personalidade.

Se por outro lado considerarmos as emoções, elas próprias enquanto sistema, o mesmo seria constituído por quatro níveis que iriam do inferior ao superior, sendo o neuronal, o sensório-motor, o motivacional e o cognitivo. Desse modo, teríamos no nível neuronal a tradução bioquímica e bioeléctrica da emoção, podendo também desencadear artificialmente determinadas emoções por estimulação química ou eléctrica de determinadas estruturas do sistema nervoso. Também outros autores (Camras, 1992; Ekman, 1992; Ortony, Clore & Collins, 1988; Roseman, Wiest & Swartz, 1994; Russell, 1995) evidenciaram a existência de um conjunto de emoções primárias, universais e invariantes em diferentes culturas, que poderiam ser facilmente identificadas em todos os seres humanos e até mesmo nos animais, não dependendo do meio, mas sim de programas neuronais inatos.

No nível sensório-motor teríamos a tradução da emoção sobretudo na expressão facial e na postura corporal, que voluntariamente controladas induziriam algumas emoções. Apesar da expressão das emoções ser inata, a mesma pode ser aprendida e controlada por influência do meio, podendo o indivíduo aprender a expressar ou a inibir determinadas emoções, consoante isso lhe seja benéfico ou prejudicial.

No nível motivacional teríamos as pulsões a desencadear determinadas emoções através do olfacto, gosto, dor e algumas emoções primárias, podendo as emoções ser consideradas como um tipo de motivação, juntamente com os reflexos, os instintos e as necessidades. Assim, os reflexos e o comportamento automático constituiriam um tipo de motivação que não implica uma avaliação dos estímulos, verificando-se que quanto mais automático for um determinado comportamento, mais tempo o sujeito terá para fazer uma avaliação cognitiva da situação, decidindo intencionalmente qual a ação a desencadear. Os instintos seriam algo mais complexo do que os reflexos, sendo muitas vezes motivados por modificações hormonais com vista a uma missão específica. Por sua vez, as necessidades ou impulsos poderiam variar de um nível mais instintivo até um nível mais elaborado na

motivação do comportamento, existindo as necessidades básicas de sobrevivência, como é o caso da cólera, que está intimamente ligada aos comportamentos de aproximação e de evitamento, revelando ter funções adaptativas ao longo da evolução da espécie humana e as necessidades superiores, hierarquizadas de forma piramidal, tal como Maslow preconizou, em que as necessidades superiores só seriam satisfeitas, depois da satisfação das inferiores.

Por fim, o nível cognitivo interferiria com as emoções através da avaliação e processamento dos estímulos, da utilização da informação memorizada e da antecipação das consequências da resposta. Existiria uma interação nítida entre emoção e cognição, não sendo possível definir qual delas ocorre primeiro, pois que a mesma varia em função do contexto, dos estímulos e das anteriores experiências do sujeito. Desse modo, as cognições podem afectar a vivência de uma emoção através do controlo voluntário das expressões faciais ou da avaliação inicial da situação. Nesta clara interação entre emoções e cognições, a consciência parece desempenhar um papel fundamental, podendo ser encarada como uma componente diferente da organização biológica. A ser assim, não seria um mero produto de um circuito neuronal em particular, nem tão pouco uma mera organização de elementos químicos, mas sim a organização dos aspectos psicológicos, constituindo-se como sendo algo de simultaneamente universal por existir em todos os seres humanos e particular por o seu conteúdo ser individual e específico em cada sujeito.

As emoções podem ser consideradas como um fator de organização da consciência, em virtude do seu conteúdo estar em constante mutação, nada sendo sentido ou vivido da mesma forma, devido ao facto de existir a experiência anterior. Nessa atividade permanente estariam sempre implicadas diferentes estruturas e operações, que envolveriam imagens, pensamentos, emoções e orientações afectivas e cognitivas e em que as emoções desempenhariam um papel fundamental ao atribuir um significado agradável, desagradável ou neutro a todas as interpretações realizadas pela consciência. As emoções organizariam a consciência através de uma série de etapas que começariam com a recepção de informações, sob a forma de sensações provenientes de receptores internos e externos, sendo que no nível mais básico, a consciência apenas tomaria consciência da existência da sensação. Na etapa seguinte a emoção atribuiria um significado a essa sensação de modo a permitir uma avaliação rápida da situação e a orientar o comportamento para uma determinada ação, decorrendo essa sequência de forma rápida no tempo. Tal rapidez, apesar de ser vital para a sobrevivência do indivíduo, se o mesmo se deixar orientar apenas pelas emoções, pode desencadear um comportamento desadequado à situação, em virtude

de avaliações imediatas que não têm em conta os benefícios a médio e longo prazo. Assim, a melhor opção é a que se traduz numa avaliação cognitiva que oriente a ação por forma a obter o máximo de benefícios para o sujeito. Nessa interação entre as emoções e as cognições, as emoções desempenham um papel fundamental ao nível da consciência. Com efeito, enquanto ao nível neurofisiológico a sensação é uma resposta electroquímica do organismo em relação a qualquer estímulo interno ou externo, na consciência a sensação seria o experienciar dessa resposta electroquímica. Todavia, esse experienciar remete para a transição entre a matéria e a mente, bem como para a transição entre a sensação e a percepção, pois quando a sensação atinge a consciência, deixa de ser sensação e passa a ser percepção, em virtude de lhe ter sido atribuído um determinado significado. Apesar da sensação ser um fenómeno fisiologicamente independente, a consciência teria uma forte tendência para transformar os dados sensoriais inicialmente em afectos, estes atribuiriam um significado à informação, provocando a percepção e esta por sua vez iria desencadear uma tendência para a ação, concretizada ou não pelo controlo cognitivo. Nesta perspectiva, nem todas as sensações seriam trabalhadas, sendo algumas desprezadas, o que remete para a influência da emoção na percepção. Assim, tudo é percebido em função do que o indivíduo deseja e dos seus objectivos, sendo a percepção precedida pela emoção.

Enquanto as emoções e as cognições desempenham um papel fundamental no sentir, as cognições são importantes no controlo do comportamento, bem como na identificação da própria emoção. Sendo assim, é difícil sentir uma emoção sem que a mesma tenha sido definida, categorizada e avaliada cognitivamente enquanto tal. Por exemplo, experienciar e cognitivizar cólera são dois processos diferentes em que o primeiro pode provocar pensamentos e comportamentos de cólera e o segundo pode levar o indivíduo a refletir sobre as causas dessa emoção, modificando e controlando intencionalmente o seu comportamento, quer para inibir, quer para ampliar essa emoção.

As emoções podem ser provocadas pela interação sujeito/meio ou por processamento intra-individual. Neste último, a causalidade pode advir do circuito neuronal, afectivo ou cognitivo. Ao nível neuronal, existiriam modificações hormonais ou nos neurotransmissores, a par de alterações da temperatura cerebral e dos processos neuroquímicos que explicariam o aparecimento das emoções. Todavia, o controlo voluntário da postura e da expressão facial poderiam induzir artificialmente determinadas emoções. Ao nível afectivo as emoções seriam desencadeadas por fenómenos perceptuais, tais como a dor e a fadiga entre outros. Por último, no nível cognitivo, a emoção resultaria de determinados processos de pensamento ou de avaliação cognitiva, servindo de

desencadeadores, a avaliação, a atribuição, a memória ou a antecipação. Relativamente à interação sujeito/meio, a percepção desempenha um papel fundamental, pois o processo inicia-se com a atenção seletiva aos estímulos, seguindo-se a atenção intencional que é dada a determinados aspectos do contexto e culmina com a percepção da situação. Logo que a emoção é desencadeada, ocorrem as diferentes fases da interação sujeito/meio e os diferentes processos intra-individuais, sem que haja uma sequência pré-definida, o que permite a interação e simultaneidade entre a reação neurofisiológica, a experiência subjetiva e as cognições.

Além das causas, as emoções teriam também consequências, quer a nível individual, quer ao nível da interação sujeito/meio. Ao nível individual existiria uma experiência subjetiva específica, bem como, modificações neurofisiológicas que se traduziriam em sensações corporais e numa expressão corporal e facial características de um determinado tipo de comportamento, como seja por exemplo, o aumento do ritmo cardíaco que facilitaria o comportamento de fuga. Relativamente à interação sujeito/meio, cada emoção apresentaria um padrão motivacional e funções adaptativas específicas, originando a adaptação ou a desorganização do comportamento, embora a maior parte das vezes as emoções sejam uma força construtiva na vida dos indivíduos. Por outro lado, nessa interação desempenhariam um papel fundamental, ao permitirem através da expressão facial e corporal comunicar o seu sentimento e a sua intenção de comportamento, como por exemplo, a expressão de cólera que pode desencadear uma luta. Como forma de comunicação inter-individual, as emoções teriam um importante papel na sobrevivência do indivíduo, sobretudo nos primeiros meses de vida em que é importante desenvolver uma forte vinculação emocional com o adulto. Mais tarde, em fases posteriores do seu desenvolvimento, o ser humano já será capaz de vivenciar e interpretar as suas próprias emoções ao mesmo tempo que consegue avaliar e discutir as emoções sentidas pelos outros.

Relativamente às emoções propriamente ditas, Izard (1991) identifica, tal como na versão inicial da sua teoria, o seguinte conjunto universal das dez emoções básicas ou primárias: o interesse; a alegria; a surpresa; a cólera; a angústia; o nojo; o desprezo; o medo; a vergonha e a culpa, a que posteriormente acrescentou a tristeza. Tal como já foi referido, cada uma destas emoções apresentaria padrões específicos a nível neuronal, subjetivo, expressivo e comportamental que derivam de diferentes processos biológicos e de diferentes funções adaptativas. Essas emoções primárias interagiriam entre si de forma complexa, dando origem a emoções secundárias, embora sendo também possível

experienciar diferentes emoções primárias num curto espaço de tempo. Assim, estas onze emoções primárias poder-se-iam organizar de diferentes formas, mesmo em termos hierárquicos, como por exemplo, o interesse evoluir para surpresa e esta num nível intenso desencadear o medo, ou em termos associativos, como é o caso da cólera, do nojo e do desprezo que configuram a hostilidade, conduzindo à adaptação do comportamento, como por exemplo a cólera que sendo uma emoção negativa, pode ter consequências positivas na defesa da integridade física ou reparação de uma injustiça, ou no caso da associação aos traços da personalidade em que o interesse e o medo predominam nos sujeitos que gostam de vivenciar situações perigosas.

Apesar das emoções primárias serem uma componente básica da natureza humana, não raras vezes, as normas sociais e culturais exigem a sua dissimulação, levando o indivíduo a esconder o que verdadeiramente sente, como seja por exemplo, o sorriso para disfarçar a tristeza ou a cólera para camuflar o medo. As emoções podem durante as primeiras etapas de desenvolvimento do indivíduo, ocorrer como resultado de um processo neuroquímico básico ou por processos sensoriais, sem interferência da experiência, aprendizagem ou da memória, contudo, à medida que o sujeito evolui, os processos psicológicos, como sejam as memórias, as cognições e as antecipações podem associar as emoções a um vasto de número de símbolos, palavras, valores, objectivos etc.

Relativamente à avaliação das emoções, Izard criou um instrumento de medida que designou por “DES- Differential Emotion Scale”, destinado a avaliar cada uma das emoções primárias com recurso a uma escala de intensidade, apresentando para cada emoção vários sinónimos. Desde o seu aparecimento nos anos setenta do século passado (Izard, 1991), foram introduzidas várias alterações que nem sempre consideraram a tristeza e a angústia no rol das emoções primárias.

Descreveremos em seguida a caracterização de cada uma das emoções primárias, pela mesma ordem com que são apresentadas nas versões mais recentes da escala de Izard (1991), nomeadamente, o interesse, a alegria, a surpresa, a cólera, o nojo, o desprezo, o medo, a angústia, a vergonha, a tristeza e a culpa, sendo que as três primeiras são consideradas como sendo emoções positivas e as restantes oito como sendo emoções negativas.

O Interesse

Apesar de se considerar há bastante tempo que os processos da atenção e da percepção são limitados e frequentemente condicionados por outras variáveis psicológicas, só mais recentemente se considerou que a emoção do interesse interfere com tudo aquilo a que o indivíduo dá atenção. Por exemplo, quando um indivíduo está concentrado numa determinada tarefa ou objecto, a sua percepção em relação a outras tarefas ou objetos é reduzida, implicando perda de informação fundamental que em casos extremos pode até por em causa o seu bem-estar físico. O interesse constitui assim, a mais básica das emoções primárias definidas por Izard, ao permitir uma primeira avaliação inicial de qualquer situação ou objecto que determinará um comportamento de aproximação ou de evitamento. Desse modo, o interesse estaria sempre presente na consciência do indivíduo, excepto quando estão em causa necessidades básicas de sobrevivência, ou o indivíduo está sob a influência de emoções negativas muito intensas. Pelo facto de estar intimamente ligado à atenção e à percepção, o interesse relaciona-se diretamente com os processos cognitivos, influenciando desse modo o desenvolvimento das capacidades e das competências do indivíduo, bem como a sua interação com o meio que o rodeia.

O interesse revela-se através de uma expressão facial específica, caracterizada ao nível experiencial por excitação, empenho, fascínio ou curiosidade, fazendo com que o indivíduo preste mais atenção e explore a informação disponível. Quando isso acontece, verifica-se uma diminuição da ativação fisiológica que cria as melhores condições para a recepção sensorial da informação e a manutenção prolongada do interesse numa determinada tarefa ou objecto. De realçar no entanto que a intensidade do interesse pode variar em função de múltiplas razões de natureza pessoal ou ambiental.

A personalidade e a idade do sujeito, a par de outras características, são determinantes para o desencadear da emoção do interesse, embora a focalização ou a atenção num determinado objecto ou a novidade da situação possam potenciar o seu surgimento.

Numa perspectiva mais filogenética e ontogenética, o interesse desempenha um papel fundamental, nomeadamente no desenvolvimento individual por estar associado à motivação do comportamento e ao desenvolvimento das capacidades e das competências, a par da comunicação grupal, o que muito contribuiu para a socialização e para a sobrevivência da espécie face aos perigos que a mesma teria de enfrentar.

Tratando-se de uma emoção positiva, o interesse está muitas vezes associado à alegria e à surpresa. Relativamente à alegria, esta surge como consequência das situações

que resultam do empenho e do interesse do indivíduo, normalmente resultante da aquisição de competências específicas, ao passo que a surpresa pode surgir numa fase inicial do interesse, podendo evoluir em função da maior ou menor exploração do seu estímulo desencadeador. O interesse pode também estar relacionado com algumas emoções negativas, nomeadamente com o medo, daí resultando a emoção secundária da ansiedade que se caracteriza por uma certa excitação e algum receio em relação a uma determinada situação.

O grau de intensidade e a estabilidade temporal do interesse podem revelar perturbações da personalidade ou psicopatologias, nomeadamente relacionadas com o surgimento da depressão, da mania e em casos mais graves da esquizofrenia. Ainda a esse respeito, a procura de situações que desencadeiam um interesse excessivo, pode revelar o traço da personalidade da “procura de sensações” definido por Zuckerman (1971).

A Alegria

A alegria é sem dúvida a mais positiva das emoções, revelando-se através do rir ou do sorrir e manifestando-se ao longo da vida dos indivíduos. A alegria pode ser desencadeada por diferentes motivos, que vão desde a mera satisfação das necessidades básicas até à realização dos desejos mais ocultos, ao sucesso no desempenho de determinadas tarefas ou até mesmo ao desaparecimento de determinados obstáculos. Essa causalidade está também associada às características individuais, como por exemplo a idade e pode mesmo resultar da mera satisfação de necessidades básicas do indivíduo. Sendo o riso e o sorriso a principal forma de expressão característica da alegria, o sorriso é contudo, uma forma mais elementar e menos intensa dessa expressão e pode mesmo nalguns casos ser simulado, ao contrário do riso que é a expressão mais genuína dessa emoção.

Relativamente às alterações fisiológicas, embora não havendo unanimidade nos diferentes estudos, a manifestação da alegria está associada a um aumento do ritmo cardíaco e da atividade muscular da face, bem como, a um padrão irregular da respiração, pese embora o facto de a mesma estar associada a um estado de relaxamento. Por outro lado, numa perspectiva experiencial, a alegria está associada a manifestações de vigor, força, harmonia, confiança e competência, permitindo encarar a realidade de forma optimista e facilitadora da interação com os outros, daí resultando uma melhoria dos processos cognitivos que culminam na manutenção dessa emoção e conseqüente transformação na felicidade enquanto sentimento ou emoção secundária.

Do ponto de vista do desenvolvimento individual, aparentemente a emoção da alegria é determinada por factores biológicos que determinam se a criança irá ter um alto ou um baixo limiar de alegria, não podendo a mesma ser treinada ou aprendida, embora, através da mediação das variáveis psicológicas como a autoconfiança ou o desempenho seja possível ensinar a criança a experienciar a emoção da alegria com maior frequência. Outros factores como por exemplo, as condições sócio-culturais poderão também criar as condições e as oportunidades para uma maior vivência dessa emoção.

A alegria aparece não raras vezes associada a outras emoções, sobretudo o interesse e a vergonha, sendo esta última resultante do facto de o indivíduo se tornar o centro das atenções. Do ponto de vista da psicopatologia, a alegria pode estar associada a práticas de sadismo e de masoquismo, como resultado do infligir da dor, ou então como resultado da prática e do uso de determinadas situações, objetos ou substâncias que se tornam no fulcro da vida do indivíduo.

A Surpresa

Apesar de ser considerada uma emoção positiva, a mesma apresenta características de ambiguidade relativamente às restantes emoções quer sejam positivas, quer sejam negativas, em virtude de ser fácil de reconhecer em termos expressivos, mas difícil de descrever em termos experienciais, por ser uma emoção que é desencadeada de forma muito rápida e súbita no tempo. Assim sendo, a mesma pode ser desencadeada por um aumento súbito ou inovador da estimulação que ocorre de forma muito rápida e que leva o sujeito a focar a sua atenção na fonte desencadeadora da surpresa. Tratando-se de uma emoção positiva, a mesma não está associada a conteúdos cognitivos, mas tão só a situações inesperadas e incertas, tipicamente descritas como sendo agradáveis. No entanto, as situações potenciadoras da surpresa são em regra menos agradáveis do que as que desencadeiam a alegria e as situações inesperadas desagradáveis facilmente substituem a surpresa pela emoção do medo.

Alguns autores consideram que a surpresa não poderá ser considerada uma emoção primária, porquanto, a mesma sendo tão rápida e intensa não pode condicionar o comportamento do indivíduo, devendo ser por isso considerada como um estado de bloqueio temporário. Todavia, Izard considera que a mesma pela sua universalidade e frequência no ser humano, deve ser considerada como sendo uma emoção primária que tem por função preparar o sujeito para algo de novo e acima de tudo para enfrentar as consequências dessa novidade. Nessa perspectiva, teria como função preparar o sistema

nervoso para reagir a uma nova situação de modo a avaliar e a orientar o comportamento de uma forma mais eficaz, sendo que, em termos fisiológicos, a surpresa está associada à paragem súbita dos processos cognitivos e a um conseqüente aumento reflexo da sua ativação logo após a retoma da consciência.

Do ponto de vista do desenvolvimento individual, a surpresa apenas pode ser desencadeada a partir dos seis meses, idade a partir da qual a criança já começa a ter os processos cognitivos minimamente desenvolvidos para criar expectativas em relação a algo e reagir perante o inesperado. Relativamente ao processo de socialização do indivíduo, uma aprendizagem deficiente ou mal conseguida, quanto ao modo de lidar com a surpresa, pode conduzir ao aparecimento da emoção do medo sempre que esteja perante situações inovadoras, originando comportamentos desajustados. Assim, a surpresa aparece sempre associada a situações agradáveis ao invés do medo que está associado a situações desagradáveis.

A Cólera

É sem dúvida uma emoção negativa que se destina a demonstrar aos outros que a sua integridade física ou psicológica foi posta em causa e por conseguinte o mesmo vai reagir a essa provocação. A mesma desempenha um importante papel adaptativo, ao permitir mobilizar a energia do indivíduo para a ação que se destina a enfrentar os desafios ou os perigos com que se depara. A mesma é frequentemente associada à agressividade verbal ou física que resulta de uma reação instintiva de defesa, mas que nem sempre conduz à agressão. Em regra a cólera é dirigida contra terceiros, podendo no entanto ser auto-dirigida, sendo que nesses casos existe uma menor probabilidade de passagem ao ato agressivo. Como já vimos, a cólera tem um importante papel na preparação do indivíduo para a ação e para ganhar coragem para enfrentar determinados desafios, no entanto a maior ou menor intensidade da mesma, está diretamente relacionada com o papel ou o comportamento do oponente, podendo levar o colérico a repensar se deve ou não desencadear o ataque.

Sob o ponto de vista da capacidade adaptativa, a cólera desempenhou um papel relevante na evolução e na sobrevivência da espécie nas questões relacionadas com as disputas territoriais e com a posição estatutária no grupo. Em termos de causalidade, entende-se que são as limitações físicas ou psicológicas para a prossecução de um determinado objectivo, que mais contribuem para o seu surgimento. Também do ponto de vista físico, a sua ativação pode ser desencadeada por uma estimulação desagradável

decorrente de uma situação dolorosa ou desconfortável e do ponto de vista psicológico de situações moralmente negativas ou impróprias que sejam causadoras de sentimentos ou pensamentos de ofensa ou injustiça. Em termos expressivos, a cólera apresenta uma expressão inata e alterações fisiológicas muito características que são facilmente reconhecidas e que predis põem o indivíduo para reagir. Embora do ponto de vista experiencial, a mesma seja fácil de desencadear e resulte da sensação de impotência para alcançar determinados objectivos, a socialização do indivíduo contribui para a sua inibição a partir de um determinado nível e para evitar a sua passagem ao ato agressivo. Essa socialização é no entanto mais tolerante com o sexo masculino ao associá-la à masculinidade e menos condescendente com o sexo feminino que a associa à falta de educação e ao mau-gosto.

A cólera pode também surgir associada a outras emoções, como por exemplo, a tristeza ou a vergonha que resultam do facto de o indivíduo sentir que perdeu o controlo ou não obteve o sucesso que se propunha alcançar, bem como, o sentimento de culpa ou o medo que podem conduzir à depressão. Relativamente à personalidade do indivíduo, a mesma aparece associada ao traço da extroversão e à expressão de comportamentos agressivos enquanto característica individual, podendo a mesma ter alguma predisposição genética potenciadora do seu aparecimento.

Em virtude da expressão da cólera poder resultar em comportamentos agressivos ou mesmo em agressão, importa distinguir a agressividade da agressão propriamente dita. Assim, a agressividade estando associada a uma motivação de sobrevivência que se destina a proteger o indivíduo e a assegurar o desenvolvimento da espécie, traduz-se em comportamentos agressivos que resultam de um estímulo desencadeador da ação, mas que nem sempre resultam em agressão. A agressão por sua vez, resulta de um comportamento real e concreto que se destina a atacar um alvo específico. Relacionada com a agressividade e a agressão, podemos identificar a hostilidade enquanto característica psicológica que potencia a predisposição para a prática de comportamentos agressivos.

O Nojo

A emoção do nojo está indiscutivelmente associada à sobrevivência da espécie, pois a mesma terá como principal função identificar e rejeitar substâncias tóxicas ou desagradáveis. Do ponto de vista fisiológico, evolutivo e adaptativo, pensa-se que o nojo possa estar associado às áreas e às estruturas cerebrais que influenciam o paladar e a procura de alimento. Essa convicção advém do facto de o nojo ter uma reduzida dimensão

psicológica e avaliação cognitiva e ter mais a ver com o processo instintivo e neuroquímico, em virtude de o mesmo poder ser observado logo após o nascimento do ser humano através da ingestão de um líquido ou produto com sabor desagradável.

Relativamente aos desencadeadores do nojo e do ponto de vista físico, os alimentos constituem a principal causa, podendo ser identificados quatro tipos de rejeição dos mesmos. Assim, teríamos a rejeição por conteúdos desagradáveis (gosto), por perigosidade (consequências prejudiciais para o bem estar do indivíduo), por inadequação (contaminação) e por último pelo nojo, sendo esta forma de rejeição baseada na possível perigosidade e contaminação. Em termos psicológicos também existem desencadeadores relacionados com situações ou indivíduos de moralidade duvidosa, ou situações extremas em que o indivíduo tem nojo de si próprio por ter determinadas características da personalidade ou ter uma determinada imagem corporal com a qual não se sente confortável, como seja o caso de algumas pessoas obesas. Do ponto de vista fisiológico não se identificam características específicas do nojo e em termos experienciais, elas estão sempre relacionadas com sensações de algo desagradável e o seu evitamento. Em termos expressivos o nojo é facilmente reconhecido, embora possa ser disfarçado ou dissimulado até um determinado nível a partir do qual é difícil de controlar.

Do ponto de vista sociológico, o nojo desempenha um papel fundamental no evitamento das situações que possam prejudicar o indivíduo, independentemente das sensações que obtenha através do gosto ou dos odores, podendo também desse modo e em termos evolutivos ter criado as condições para que as espécies desenvolvessem comportamentos de limpeza individual e ambiental, com vista à sua sobrevivência.

Em relação às restantes emoções primárias, o nojo é frequentemente associado à tristeza, mormente nas situações decorrentes de distúrbios alimentares, mas também pode ser associado ao desprezo e à cólera que em conjunto consubstanciam a hostilidade que não raras vezes é responsável por comportamentos agressivos e não por meros comportamentos de evitamento ou rejeição.

O Desprezo

Para Izard (1991), esta é talvez a emoção mais difícil de compreender, pois não é fácil explicar como é que alguém pode sentir desprezo por outrem. Todavia, a sua expressão é facilmente identificável e serve como forma de comunicação com os outros. Relativamente às funções adaptativas, a comunicação parece ser uma delas, a par de uma melhor preparação de ataque como forma de defesa, pois ao sentir-se superior a um

adversário não terá medo de o atacar. Em termos sociais, o desprezo servirá também para obrigar a cumprir as normas mantendo desse modo a coesão dentro de um determinado grupo, pois que quando alguém as não cumpre, sentirá a pressão para modificar o seu comportamento ou para abandonar o mesmo. Do ponto de vista da causalidade, o desprezo está em regra associado a situações de interação social em que o indivíduo se sente superior aos outros, quer seja porque triunfou sobre um rival, quer seja porque embora tendo perdido, o mesmo se sente injustiçado, podendo também nalguns casos sentir desprezo por si próprio, fruto da prática de determinado ato que lhe é bastante repugnante. A ser assim, considerar-se-á que existem desencadeadores psicológicos do desprezo, mas não fisiológicos, em virtude de se tratar de uma emoção fria que não é acompanhada de alterações fisiológicas. Do ponto de vista da sua expressão, a mesma aparenta ser inata e universal, embora possa ser inibida ou simulada. Em termos experienciais, a mesma remete para uma posição subjetiva de superioridade em relação aos outros, levando o indivíduo a sentir-se moralmente superior e a desvalorizá-los.

Trata-se da emoção que mais associações tem com os preconceitos, sejam eles raciais, culturais, sociais ou outros, traduzindo-se mais no distanciamento do que propriamente na agressividade. Assim sendo, é dentro da tríade da hostilidade, a emoção cuja expressão menos consequências acarreta para os outros indivíduos. Contudo, pode em situações extremas ultrapassar a barreira do distanciamento e levar à destruição do objecto alvo desse desprezo, como tem acontecido ao longo da história da humanidade e mais recentemente em África e na Europa Central que levou ao massacre de grupos étnicos ou raciais. Em termos comparativos, apesar de a cólera desencadear uma agressão imediata, o desprezo ao remeter para uma dimensão moral e cognitiva, quando o mesmo desencadeia a agressão, ela é muito mais perigosa porque resulta de um cálculo, de um planeamento e de uma preparação muito mais intensos.

O Medo

É sem dúvida a emoção que os indivíduos mais receiam experienciar, pois ela está associada a situações que põem em causa a integridade física ou psicológica dos sujeitos. Esta emoção revela-se através de alterações fisiológicas e comportamentais diretamente observáveis, que resultam de um sentimento de ameaça ou de perigo que se pode traduzir num comportamento de fuga ou de imobilização e que em regra se torna marcante para o indivíduo a ponto de a poder recordar muitos anos depois.

A causalidade associada ao medo pode ter origens diversas, contudo as mesmas estão em regra associadas aos processos cognitivos que avaliam as situações consideradas ameaçadoras. Em termos fisiológicos, o medo pode surgir da dificuldade na satisfação das necessidades básicas de funcionamento do organismo, como por exemplo as dificuldades respiratórias. Numa perspectiva evolucionista existe uma multiplicidade de causas naturais que podem provocar o medo, como sejam a dor, o medo de ser abandonado, bem como, modificações súbitas de estimulação ou de aproximação. Entre essas causas, a dor ou a sua antecipação, constituem uma poderosa causa para desencadear essa emoção, levando os indivíduos a evitar todo o tipo de situações que lhe possam estar associadas, ainda que nunca tenham tido essas experiências. Por sua vez no que respeita ao medo de ser abandonado e à modificação súbita da estimulação, as mesmas remetem-nos respectivamente para a sobrevivência do indivíduo associada à proteção do grupo e para uma perspectiva behaviorista que permite demonstrar que modificações bruscas na estimulação podem ser percebidas como sendo perigosas. A simples aproximação brusca pode também desencadear o medo, em virtude de a mesma não permitir ao indivíduo avaliar com detalhe as características da situação e por via disso poder considerá-la como sendo perigosa. Em termos psicológicos podemos identificar vários tipos de desencadeadores, como seja o caso das emoções em que a simples associação entre interesse e surpresa pode desencadear o medo. Como descreve Izard, o medo em si mesmo pode também ser desencadeador do medo, levando o indivíduo a poder ter medo de algum dia sentir medo. Um outro desencadeador psicológico é o que resulta dos processos cognitivos que são fortemente influenciados pela componente sociocultural e que podem contribuir para que o indivíduo tenha medo de falhar, medo de perder o controlo ou até medo de ter sucesso. As inúmeras causas do medo, variam em função das características individuais e da idade, de modo que a natureza dos objetos ou das situações que provocam medo vai sendo modificada ao longo da vida.

O medo revela-se através de uma expressão facial típica e universalmente reconhecida, podendo nalguns casos estar associado ao choro. Em termos fisiológicos, o medo apresenta modificações em termos de ativação, levando à fuga ou à imobilização, podendo mesmo em situações extremas provocar uma sobrecarga do sistema nervoso vegetativo que pode conduzir à paralisação e morte do indivíduo. O medo pode também ser induzido artificialmente por sugestão, podendo nesse caso afectar a percepção que irá condicionar as capacidades e as escolhas do indivíduo. Em termos experienciais, o mesmo é descrito como sendo uma experiência súbita e arrebatadora, sentida como sendo perigosa

e ameaçadora, sendo acompanhada pela percepção clara da existência de alterações fisiológicas.

Do ponto de vista adaptativo, o medo desempenha uma função muito importante, ao permitir mobilizar as energias do indivíduo por forma a focalizar a sua atenção e o seu comportamento de modo a reduzir o grau de ameaça. O medo pode também estar associado a outras emoções, como a surpresa, a alegria sentida após uma situação de medo, o interesse que poderá gerar um conflito entre o medo de explorar e o interesse em continuar a exploração, a tristeza, a vergonha ou a culpa. O medo intenso e irracional de determinados objetos ou situações, configura a fobia que assenta em processos de aprendizagem e condicionamento. Em termos sociais, o medo pode ser aprendido como resultado da vivência dos outros, evitando assim situações que lhe sejam prejudiciais, podendo no entanto resultar em medos exagerados ou até fobias, quando não seja devidamente aprendido e enquadrado. Essa socialização do medo, remete para modelos de educação que podem ou não ser adequados e ajustados, podendo criar nos indivíduos situações de maior ou menor autoconfiança consoante os casos. Por último, o medo funciona também como factor de coesão ao fazer com que o indivíduo que sente medo, procure a colaboração do grupo para atenuar o grau de ameaça.

A Angústia

Trata-se de uma emoção que remete para situações que geram apreensão e preocupações difusas, traduzindo-se num medo generalizado, vago e não específico. Diríamos que em termos de intensidade, se trata de um medo pouco intenso mas prolongado no tempo. Por vezes a mesma é associada à ansiedade, pois que, sendo esta uma emoção secundária que resulta da combinação de várias emoções primárias, a angústia é uma das suas principais componentes.

A Vergonha

A vergonha desempenha um papel importante no comportamento humano, sendo frequentemente associada à timidez, ao medo e à cólera, por apresentar algumas características em comum. Trata-se de uma emoção que está indubitavelmente ligada à indignidade, ao defeito e à transgressão e que resulta do facto de o indivíduo vivenciar e refletir sobre uma determinada experiência em que tem consciência de estar a ser alvo da atenção de outras pessoas. A mesma apenas ocorre em situações que sejam relevantes para o indivíduo, podendo ser desencadeada de diversas formas, mas sempre associada à

sensação da prática de comportamentos inadequados. A sua expressão facial manifesta-se essencialmente através do desvio do olhar e do corar da face, sendo que este último resulta da inibição da contração e da tonicidade dos vasos capilares da face dando origem a um rápido afluxo sanguíneo aos mesmos. Tal como foi demonstrado nas experiências de Izard (1991), os indivíduos cegos também coram e essa situação pode mesmo ocorrer quando o indivíduo está sozinho desde que o mesmo evoque uma situação desencadeadora de vergonha. O corar varia em função das características individuais, como sejam a personalidade e a idade, sendo mais comum nas crianças e nos adolescentes, visto que os adultos com o passar do tempo vão adquirindo e desenvolvendo estratégias para lidar com as situações mais embaraçosas. Apesar de ser bastante difícil evitar ou simular o corar, algumas características da expressão da vergonha podem ser dissimuladas.

Do ponto de vista experiencial, a vergonha resulta de uma exagerada autoconsciência e autoatenção que levam o indivíduo a tomar consciência de si próprio e da sua inadequada, ineficaz ou incompetente forma de agir. Essa situação leva-o à sensação de perda de autocontrolo e de autoestima, ficando a mesma gravada na sua consciência como sendo uma situação embaraçosa em que o indivíduo continua a pensar no que deveria ter dito ou feito dadas as circunstâncias. Em termos evolutivos, apesar da vergonha aparentemente apenas ter um papel negativo para o sujeito, ela desempenha um papel importante na coesão do grupo, ao tornar o indivíduo mais sensível às opiniões e aos sentimentos alheios e por essa via a evitar comportamentos que possam por em risco a própria sobrevivência do mesmo. Em termos de coesão grupal, um indivíduo pode mesmo sentir vergonha pelos comportamentos indevidos de outro membro do grupo.

Do ponto de vista psicológico podem existir vários mecanismos para lidar com a vergonha, sendo os mais comuns, a negação, os mecanismos de repressão do ego ou até mesmo a afirmação do eu, em função das múltiplas formas de socialização da vergonha reinantes no ambiente cultural em que o indivíduo se insere. A vergonha pode também aparecer associada a outras emoções negativas, como por exemplo, o nojo, o desprezo e a culpa, neste último caso por não ter podido ou sabido reagir de maneira diferente da que reagiu. Para além disso, podemos também encontrá-la associada a algumas emoções positivas, como a alegria e o interesse, normalmente resultante de situações de incongruência em que se verifica um misto de interesse em explorar as situações e ao mesmo tempo a vergonha causada pela confusão e pelo embaraço. Ainda em termos psicológicos, a mesma pode estar associada à timidez e à depressão, sendo que neste último caso, a sua duração prolongada pode perdurar na consciência do indivíduo,

levando-o a ter pensamentos negativos sobre si próprio e sobre o mundo, podendo originar um sentimento de hostilidade permanente e de culpa que facilmente potenciam o prolongamento do estado depressivo do indivíduo.

A Tristeza

A par do medo, a tristeza é a emoção negativa que é mais experienciada ao longo das nossas vidas. A causalidade que lhe está associada é fundamentalmente influenciada pelas cognições do sujeito e pode ter várias origens, sendo quase sempre relacionadas com a separação física ou psicológica, bem como, o insucesso que podem a longo prazo desencadear uma forma negativa de ver o mundo, acentuando cada vez mais essa tristeza. Em termos fisiológicos, parece existir uma diminuição da ativação, fazendo com que os indivíduos sintam todo o peso do seu corpo e uma sensação de vazio e de fadiga física e mental. Essas sensações influenciam negativamente o indivíduo, levando-o a perceber tudo negro e bastante restritivo. A sua expressão típica pode ser rápida ou duradoura, prolongando-se no tempo, sendo o choro a sua forma mais expressiva e mais intensa. Do ponto de vista da interação social, a tristeza revela aos outros a sua perturbação e necessidade de ajuda, fazendo com que o mesmo se sinta predisposto a partilhar o que sente e desse modo a aliviar a sua tristeza.

Em termos de associação com outras emoções, a mesma varia consoante as características individuais e vai desde a culpa que contribui para o isolamento do indivíduo e o seu afastamento do grupo, a cólera que pode evoluir para a tristeza por ter sido incapaz de a controlar, o medo associado à percepção negativa do mundo e por último a vergonha que resulta do facto de alguém ter expressado a sua tristeza. Assim, do ponto de vista evolutivo, a expressão da dor facilita a interação do indivíduo com o grupo social a que pertence, por forma a evitar a sua separação, facilitando desse modo a sua sobrevivência, ao mesmo tempo que o protege dos agressores e ajuda na procura de alimento. Estando a tristeza muitas vezes associada à depressão, esta resulta de uma combinação complexa de emoções, memórias, cognições e estados corporais que é influenciada por uma predisposição biológica e pelos fatores socioculturais do meio em que o indivíduo se insere. Sendo a tristeza a principal emoção da depressão, a mesma pode também estar associada a outras emoções negativas, entre elas o medo que desempenha um importante papel no sentido de evitar a hostilidade autodirigida, levando o indivíduo a modificar o seu comportamento autodestrutivo e por via disso a inibi-lo de se suicidar.

A Culpa

É sem dúvida a principal emoção no desenvolvimento da moralidade e dos valores, apresentando uma componente inata, mas sendo sobretudo aprendida em função das regras sociais. Sendo caracterizada como uma transgressão moral, uma violação de uma regra interna, uma traição da confiança de alguém ou uma censura autodirigida, a mesma terá forçosamente de estar associada à aprendizagem social, porque só ela permite o conhecimento das regras e das normas definidas pelo grupo, religião ou cultura. O sentimento de culpa implica um determinado envolvimento cognitivo, em virtude de assentar na tomada de consciência da transgressão e das normas pré-estabelecidas, bem como no repensar constante dessa transgressão e das suas consequências. Esse envolvimento cognitivo contribui também para o terminar do sentimento de culpa, ao reorientar o comportamento do indivíduo no sentido da reparação da transgressão e por via disso alcançar a reconciliação e a reconstrução da harmonia social.

Apesar de ser uma emoção pouco estudada, fruto dos entraves de natureza ética que se colocam ao desenvolvimento de estudos empíricos sobre a culpa, a mesma tem sido bastante estudada sob o ponto de vista teórico, ao nível religioso por estar associada ao pecado e no âmbito das diversas teorias psicológicas e psicanalíticas por estar associada à tensão entre o id e o super-ego. Tratando-se de uma emoção que é facilmente disfarçada pelo facto de não apresentar traços expressivos característicos e provocar fracas alterações fisiológicas, a mesma é muitas vezes confundida com a vergonha ou com a timidez. Em termos da vivência experiencial, a culpa remete para a sensação de transgressão ou para a responsabilidade pela perda ou separação definitiva de alguém. Em termos causais, a culpa está associada ao desrespeito pelas normas e valores morais estabelecidos, levando o indivíduo a sentir que cometeu um ato reprovável.

Tratando-se de uma emoção negativa, ela tem no entanto um importante papel a desempenhar no que concerne à responsabilização do indivíduo e ao impulso e à motivação para reparar a situação ou os danos causados, bem como, por antecipação evitar as situações que o levem a sentir essa emoção. O limiar da culpa é afectado pelo maior ou menor grau da aprendizagem individual das normas sociais, devendo haver alguma flexibilidade no cumprimento das mesmas, sob pena de o indivíduo se culpabilizar frequentemente.

A culpa está por vezes associada a outras emoções como o medo e a vergonha, fruto da reflexão cognitiva que lhe está associada e que pode gerar o medo de não conseguir reparar a situação ou então a vergonha de ser rejeitado ao tentar fazê-lo. Relativamente à

cólera, essa associação pode em situações geradoras de frustração desencadear comportamentos agressivos. A culpa pode também apresentar-se sob a forma de traço de personalidade, ao predispor o indivíduo para sentir mais culpa, inibindo-o de ter pensamentos, sentimentos e ações considerados impróprios.

Apesar destas onze emoções poderem ser consideradas como independentes, Izard entendeu que por as mesmas poderem frequentemente ocorrer em simultâneo, fazia sentido considerar a existência de cinco grandes factores ou dimensões, a saber: (1) a adaptação social positiva, constituída pelo interesse e pela alegria; (2) a expectativa, constituída pela surpresa e pela angústia; (3) a tríade da hostilidade, constituída pela cólera, o nojo e o desprezo; (4) a fuga, constituída pelo medo e por último (5) a responsabilização que seria constituída pela vergonha e pela culpa.

2.3 Personalidade e aspectos psicológicos das emoções

A associação entre as emoções e a personalidade nem sempre é fácil de identificar, porquanto, as mesmas aparecem em regra diluídas explicitamente no próprio conceito mais lato de personalidade. Importa por isso, identificar e evidenciar as principais conexões que têm sido estabelecidas pelos diversos autores e a perspectiva que os mesmos construíram para justificar as diferenças atitudinais e comportamentais que lhes estão associadas.

Alguns autores como Sherman (1979), consideram que as emoções são uma componente essencial da personalidade, formando esta um padrão característico de comportamentos, cognições e emoções. Para Eysenck (1947, 1953), a personalidade configura a organização do carácter, temperamento, inteligência e os aspectos físicos do indivíduo, sendo que o comportamento afectivo se manifesta através do temperamento. Por seu turno, Singer (1984), considera que a personalidade engloba entre outros, o estilo de experienciar as emoções, constituindo as motivações e as emoções os principais determinantes do comportamento e da organização da personalidade. Enquanto que Arndt (1974) considera que a personalidade pode ser definida como o padrão característico dos pensamentos, motivações, sentimentos e emoções, Cartwright (1979), evidencia o temperamento como uma das dimensões da personalidade, referindo-se ao humor típico e às emoções e Simon e Sellier (1977), referem-se à emotividade como um dos factores típicos da personalidade.

Nos modelos psicodinâmicos da personalidade, como o de Freud (Marx & Hillix, 1996; Mischel, 1981; Singer, 1984), as emoções aparecem associadas à personalidade e ao conceito de instinto, salientando o facto de o comportamento humano ser influenciado por

forças emocionais poderosas com origem no inconsciente. O sentimento seria a tomada de consciência da emoção, enquanto esta seria um processo físico, correspondendo a uma descarga ou reação corporal que seria experienciada como um sentimento agradável ou desagradável. Nesta perspectiva, as emoções seriam também formas de aliviar a tensão e de apreciação do prazer que ajudariam o ego a evitar a tomada de consciência de situações passadas.

Na perspectiva comportamentalista, Skinner (Caprara & Heck, 1992; Hall & Lindzey, 1978; Singer, 1984;), as emoções são descritas como fazendo parte de um estado particular de alta ou baixa frequência de respostas induzidas, fazendo com que cada emoção pudesse desencadear comportamentos diferentes nas diferentes situações. Assim, a emoção já não resultaria de um estado interior mas de um comportamento a ele associado. Para Bandura (Caprara & Heck, 1992; Cartwright, 1979; Singer, 1984;), as emoções teriam de ser consideradas na aprendizagem do comportamento, porque é possível a aprendizagem de respostas emocionais que possibilitem o desencadear de emoções no modelo e no observador por contágio emocional.

Nos modelos fenomenológico-humanistas (Mischel, 1981; Singer, 1984), a personalidade é um ente complexo que deve atender às emoções e às experiências positivas vividas por cada indivíduo, devendo através das cognições aceder à interpretação e ao significado que cada indivíduo atribui a cada situação.

Numa perspectiva afectivo-cognitiva (Singer, 1984), as emoções têm um papel fundamental em conjugação com as cognições, influenciando de modo determinante a forma como o indivíduo organiza e processa a informação. Dentro desta corrente de pensamento sobressaem autores como James (Fadiman & Frager, 1986), para quem as emoções interferem de modo significativo com a tomada de consciência do comportamento, considerando que as emoções se baseiam não só no reconhecimento dos sentimentos físicos, mas também na interpretação e significado da situação desencadeadora, classificando os sentimentos de acordo com sugestões externas.

Por último, nas teorias sistémicas, alguns autores enfatizam o papel das emoções na personalidade, como é o caso de Ford (1987) que propõe um enquadramento teórico que permita estudar todos os aspectos do ser humano, incluindo as emoções, pensamentos, ações, processos biológicos etc. que funcionariam de modo autónomo ou então como parte de um sistema mais global, o indivíduo. Por sua vez, Oosterwegel e Oppenheimer (1993) defendem que o indivíduo deve ser visto como uma pessoa ativa com características estruturais, como complexidade, consistência interna, distinção, validade, etc, desprezando

a noção de personalidade em detrimento da noção de auto-sistema, fortemente associada à noção de auto-conceito. Para Powell e Royce (1981a), a personalidade enquanto sistema multifactorial englobaria diferentes níveis, entre os quais se destacaria o nível ou sistema afectivo. O sistema afectivo e o cognitivo, estariam num nível intermédio do sistema da personalidade que seria responsável pelo processamento e transformação da informação, sendo capaz de lidar com diferentes situações e de aprender. Também Agra (1986a, 1990a) desenvolveu a teoria do sujeito autopoiético, com base na teoria dos sistemas, na qual considera que o sujeito psicológico é constituído por três sistemas : sistema da personalidade, sistema etoético e sistema de significação, interagindo todos de forma organizada e hierarquicamente estratificada com vista a alcançar a autopoiése. Em todos os sistemas seria possível identificar um nível afectivo, constituindo as emoções a sua tradução mais visível ao influenciarem o comportamento do indivíduo.

Ainda a este respeito, destacam-se alguns autores como Frijda (1986) e Rodrigues e colaboradores, (1989), que incluem as emoções no humor, definindo este como um conjunto de emoções subjacentes a um determinado momento, conjunto este que seria estável e funcionaria como uma das características da personalidade. Por sua vez, Panksepp (1981, 1986, 1992), define uma visão neurofisiológica da emoção que engloba um conjunto de circuitos neuronais que seriam estabelecidos durante os estados emocionais, considerando que os mesmos estariam alterados nas desordens de personalidade. Enquanto que para Pribram (1980) existe uma neurofisiologia da emoção integrada numa perspectiva afectivo-cognitiva da personalidade, para Royce (Royce & Diamond, 1980), a emoção é um produto da interação entre os sistemas afectivo e cognitivo que fazem parte dos seis sub-sistemas que compõem a complexa organização hierárquica da personalidade. Por último, Tomkins e Izard (1965) são quem maior importância atribui às emoções no âmbito da personalidade, considerando as mesmas como sendo um dos sistemas mais importantes na organização da personalidade e na motivação do comportamento.

Após apresentar as diferentes definições, podemos constatar que a associação entre as emoções e a personalidade parece ser mais implícita do explícita. O enquadramento das emoções numa teoria da personalidade constituiria o melhor contexto teórico (Strongman, 1987), em virtude da emoção se traduzir a um nível fisiológico, mas também comportamental e subjetivo, afectando todo o indivíduo, num determinado contexto, contribuindo desse modo para interpretar de modo mais rigoroso o significado do seu comportamento. O inverso também seria possível, devendo uma teoria geral das emoções

incluir para além das influências culturais e biológicas, a personalidade, pois a componente cognitiva da emoção, depende da maneira como os processos cognitivos são organizados através da personalidade (Smith & Lazarus, 1990).

Existindo a associação entre as emoções e a personalidade, importa saber se é a personalidade que determina as emoções ou se pelo contrário, são as emoções que determinam a personalidade. Para Smith e Lazarus (1990), os traços da personalidade influenciam a ativação da emoção e a sua regulação, influenciando a representação cognitiva e o processo de avaliação em que a personalidade do indivíduo determina um processo de escolha sobre as suas motivações e expectativas. Assim, consideram que as emoções fazendo parte do sistema cognitivo-motivacional-emotivo, constituem-se como sendo um traço da personalidade associado ao estilo de avaliação e de interpretação das situações. Essa avaliação constante dos estímulos internos e externos, insere-se no funcionamento mais vasto da personalidade que desencadeia as emoções adequadas a enfrentar as situações, em função dos objectivos, necessidades, valores, atitudes, crenças, expectativas, etc, do indivíduo. Deste modo é possível verificar que para estes dois autores, a personalidade influencia a emoção ao nível da sua componente cognitiva. Também Gilboa e Revelle (1994) consideram que a personalidade determina quer a qualidade das emoções, quer a sua intensidade, duração e frequência.

Numa perspectiva oposta, Tomkins e Izard consideram que são as emoções que determinam a personalidade. Nessa perspectiva, Izard (1991, 1993) considera que as emoções desempenham um importante papel na organização dos traços da personalidade e constituem-se como sendo o principal sistema motivador do comportamento segundo a sequência emoção-cognição-ação. Essa sequência teria características específicas para cada uma das onze emoções básicas; o interesse, alegria, surpresa, angústia, cólera, nojo, desprezo, medo, vergonha, tristeza e culpa, organizando e facilitando a percepção, cognição e ação de acordo com as características motivacionais de cada emoção. A estabilidade e a consistência dessas sequências, organizaria o comportamento de um determinado modo, fazendo com que o indivíduo reagisse de igual modo em situações semelhantes, organizando-se essa reação a longo prazo como um traço de personalidade. A associação entre emoção e personalidade seria também comprovada pelo facto de a sequência típica de cada emoção ser a mesma ao longo do tempo, bem como, os seus limiares de ativação, dando ao indivíduo um sentido de continuidade. Para Izard, as emoções influenciam de forma direta, o que o indivíduo percebe e estando permanentemente na sua consciência, organizam as cognições e orientam o

comportamento. Essa permanência varia de intensidade, só sendo a emoção percebida quando é mais intensa, o que implica distinguir a emoção enquanto estado ou traço, não variando estes em qualidade mas em intensidade. Nestes termos, a emoção enquanto estado remete para uma maior intensidade e menor duração no tempo, ao passo que a emoção enquanto traço, remete para uma menor intensidade mas uma maior frequência de ocorrências. Deste modo, experienciando o indivíduo mais frequentemente uma determinada emoção e orientando esta o seu comportamento de determinado modo, este apresentaria uma estabilidade definida por essa emoção que se estruturaria como um traço de personalidade.

Na perspectiva de Tomkins (1980; Magai & Fadden, 1995), as emoções estão intimamente ligadas às cognições, dando origem às estruturas ideo-afectivas. Assim sendo, a personalidade seria a rede acumuladora das estruturas ideo-afectivas que funcionariam como filtros de toda a informação e experiência, de modo a predispor o indivíduo a perceber e a assimilar o mundo em esquemas preexistentes. Cada um desses esquemas é designado de *script* ou guião e a sua organização específica iria determinar as estruturas da personalidade. Assim, cada guião não seria mais do que um conjunto de regras para a ordenação, interpretação, avaliação, predição e controlo da informação recebida, funcionando como um modo específico de processamento de informação e da sua tradução em padrões comportamentais. As emoções básicas, tal como foram definidas por Izard, poderiam ser agrupadas em guiões específicos, como por exemplo a responsabilização, que incluiria a culpa e a vergonha.

Apesar das diferentes teorias sobre a natureza da associação entre a personalidade e as emoções, a tendência atual vai no sentido de considerar as emoções como um elemento da personalidade (Agra, 1986a; Buss, 1991; Ford, 1987; Izard, 1991, 1993; Magai & McFadden, 1995; Powell & Royce, 1981a; Royce & Diamond, 1980; Singer, 1984; Tomkins, 1980; Watson & Tellegen, 1985). Sendo a personalidade considerada numa perspectiva sistémica, as suas características resultariam não só das características dos elementos que a compõem, mas também das características emergentes da interação entre eles, perspectiva que permite conciliar as emoções como determinante da personalidade e esta como determinante das emoções. Nestes termos, o desenvolvimento da personalidade e da emoção decorreriam de forma interativa, influenciando-se reciprocamente de modo que na idade adulta as emoções constituiriam um traço de personalidade que por sua vez condicionaria os estados emocionais (Magai & McFadden, 1995). Assim, as emoções desempenhariam um papel inicial, existindo um conjunto de emoções básicas, que pelas

suas características motivacionais com uma forte determinação biológica, afectariam o modo de percepção do indivíduo. Posteriormente esse modo de percepção seria cristalizado e estruturado por forma a facilitar o sentido de continuidade e de coerência do comportamento que através dos processos de socialização e de aprendizagem seria apurado por forma a constituir um traço de personalidade que orientaria o comportamento do indivíduo de forma particular. Por outro lado, a personalidade através das suas bases genéticas determinaria quais as emoções mais frequentemente experienciadas, contribuindo desse modo para a cristalização de determinados modos de percepção.

Apesar de se considerar que existe uma associação entre as emoções e a personalidade, existem algumas dificuldades do ponto de vista teórico e empírico que se centram no modo de operacionalizar e medir, quer a personalidade, quer as emoções, pois que as escalas de medir a personalidade centram-se mais no agir do que no sentir, existindo também falta de consenso quanto aos traços e às emoções a considerar, variando as mesmas consoante a teoria utilizada. Por outro lado, devido à grande diversidade de estudos, torna-se difícil integrar e compilar os seus resultados, daí a necessidade cada vez maior de criar uma teoria geral do indivíduo que o considere como um sistema em que todos os elementos desempenham um papel importante (Izard, 1993; 1995; Magai & McFadden, 1995).

Como acabámos de descrever, o estudo da emoção começou a partir das suas bases biológicas e desdobrou-se desde então em diferentes teorias que numa perspectiva histórica, vão desde as teorias do tipo neurofisiológico até às teorias mais recentes do tipo sistémico. A expressão da emoção funciona como forma de comunicação na interação indivíduo/meio, dando significado ao indivíduo e ao seu lugar no mundo, atribuindo-lhe qualidade de vida, o que levou Damásio (1995) a sugerir a substituição da célebre frase de Descartes “*penso, logo existo*” pela frase “*sinto, logo existo*”.

Entre as inúmeras teorias sobre a emoção, optámos pela de Izard, pois parece-nos ser a mais completa, ao considerar numa perspectiva sistémica as emoções e as ligações com os outros níveis da personalidade.

Tendo em conta que as emoções integram o sistema da personalidade e que em termos de significação do comportamento podem ser consideradas como um dos sistemas motivacionais mais importantes, consideramos que seriam o objecto de interface adequado através do qual é possível estudar o comportamento desviante dos condutores em ambiente rodoviário.

Terminado o enquadramento teórico das emoções, passaremos em seguida a descrever os principais factores de risco no comportamento de condução.

CAPÍTULO III
FACTORES DE RISCO NO
COMPORTAMENTO DE CONDUÇÃO

Depois de no capítulo anterior termos abordado o estudo das emoções, analisamos neste capítulo os diferentes factores que influenciam o comportamento de condução, tendo como objectivo compreender de que modo as características do condutor o podem predispor para a ocorrência de acidentes. Tendo em conta os objectivos deste trabalho, começaremos por abordar a personalidade do condutor (destacando alguns traços de personalidade como a extroversão, a impulsividade, a agressividade, a procura de emoções, etc), para em seguida descrevermos factores individuais ou sociodemográficos, como o sexo, a idade, o estado civil, o sono, as doenças crónicas e o consumo de substâncias. Terminaremos com a caracterização do condutor português, socorrendo-nos de alguns estudos efectuados no nosso país.

Durante a elaboração deste capítulo constatámos a existência de inúmeros estudos desde datas mais remotas (como por exemplo o de Fine em 1963), até aos nossos dias, existindo mesmo revistas científicas que se debruçam sobre o tema dos acidentes, como a “*Accident Analysis and Prevention*”, que desde Julho de 1969 publica 4 a 6 números anuais com cerca de 20 artigos cada. Contudo, no nosso país o tema só mais recentemente parece ter sido alvo de estudos científicos com resultados divulgados, destacando-se em 1995 um número especial da revista “*Análise Psicológica*” dedicada ao tema do tráfego rodoviário tratado numa óptica de factores humanos, algumas teses de mestrado (realizadas entre 1991 e 2001 no Mestrado em Transportes, no Instituto Superior Técnico da Universidade Técnica de Lisboa, e das quais destacamos (Bairrão, 1999; Bernardo, 1993; Costa, 1991; Reis, 1993; Roque, 2001) e mais recentemente alguns trabalhos de pós-graduação (Lourenço, 2002; Vieira, 2002) ou relatórios de projectos de investigação (Agra, Queirós & Freitas, 2003).

Para a elaboração deste capítulo sentimos no início alguma dificuldade em seleccionar os estudos pois seria incomportável referir todos. Optámos então por, ainda assim, consultar e citar um grande número de estudos, mas agrupando-os de acordo com os factores que abordavam (e que foram seleccionados em função dos grandes objectivos deste trabalho), tentando deste modo que o capítulo permita demonstrar de uma forma concisa a grande variedade e complexidade de investigações efectuadas sobre os acidentes e sobre os comportamentos de condução.

3.1 Personalidade e comportamento do condutor

Desde que Tillman e Hobbs (1949), proferiram a célebre frase “*conduz-se como se vive*”, que tem havido um enorme interesse no estudo da personalidade do condutor como factor causal subjacente ao seu comportamento (Beirness, 1996; Sivak, 1997). Com efeito, não raras vezes no dia a dia constatamos que a personalidade de algumas pessoas muda quando estão ao volante, verificando-se que pessoas normalmente razoáveis e calmas se transformam em pessoas agressivas e violentas. O factor humano parece ser um dos principais responsáveis pelos acidentes de trânsito, estimando-se a sua prevalência em cerca de 95% (Sabey & Taylor, 1980).

Até aos anos setenta do século passado, a condução perigosa e os acidentes de trânsito eram avaliados em grande medida pela discrepância ou incompatibilidade entre as competências dos condutores e as exigências da condução, até que Naatanen e Summala (1974) desenvolveram modelos motivacionais que tinham em conta a adaptação comportamental i.e. a tendência dos condutores para reagirem às mudanças no sistema de trânsito. Seguindo essa linha de investigação, Pelzman (1975) e O’Neill (1977), formularam modelos teóricos sobre a utilidade da decisão que determina as reações dos condutores às mudanças operadas no trânsito. Actualmente os modelos de investigação tendem a focalizar-se mais nos fatores situacionais, como sejam, a fadiga, o excesso de velocidade, o consumo de álcool, a presença de outros ocupantes nos veículos ou mesmo a frustração (Chliaoutakis et al., 1999; Dobson et al., 1999; Harding et al., 1998; Wolf et al., 1988).

Numa exaustiva revisão da literatura, Beirness (1993) verificou que existem três traços da personalidade dos condutores (procura de sensações, impulsividade e hostilidade/agressão) que influenciam negativamente o comportamento na condução (e.g. envolvimento em acidentes, transgressões, excesso de velocidade e condução sob o efeito do álcool), estando a instabilidade emocional (como a depressão e o auto-controlo) menos correlacionados com os maus comportamentos rodoviários. Todavia, a mera comparação das características da personalidade dos condutores com alta e baixa propensão para os acidentes, não permite estabelecer uma relação muito clara a esse respeito. Assim, de entre os vários estudos realizados sobre certas características da personalidade dos condutores (tais como, correr riscos, procura de sensações e tendências agressivas), alguns revelaram resultados equívocos ou fracas associações com a propensão para os acidentes (Beirness, 1993; Elander et al., 1993; Lawton & Parker, 1998).

Para Beirness (1993) a personalidade não é o único factor responsável pelos acidentes, mas pode interagir com outros factores situacionais de forma a potenciar o risco de acidente. Por seu turno, Elander e colaboradores (1993) ao considerarem que o estilo de condução, associado a certas características da personalidade é um factor mais próximo da causa dos acidentes do que propriamente a performance do condutor, concluíram que “*o risco de acidente está consistentemente relacionado com a desviância social... e essa relação é mediada parcialmente pelo excesso de velocidade ou infracções mais frequentes*” (p. 290). Para além disso, identificaram também alguns factores moderadores ou transitórios (como sejam, o stress, o álcool e a fadiga) que associados aos factores estáveis da personalidade, poderiam potenciar a causa dos acidentes, à semelhança do que acontece com outros factores de natureza cognitiva, como sejam as capacidades relacionadas com os reflexos e o tempo de reacção que também poderão constituir uma causa remota para a sua ocorrência. No mesmo sentido, também West e colaboradores (1993b), verificaram que os efeitos dos traços da personalidade nos acidentes de viação eram mediados pelo “estilo de condução” do condutor, ao mesmo tempo que sustentaram a ideia de uma certa associação entre a desviância social, o excesso de velocidade e os acidentes de viação.

Não raras vezes, a ocorrência de acidentes de viação é devida à conjugação fatal de certo tipo de personalidades que para além de revelarem simultaneamente uma grande hostilidade e uma baixa auto-estima, evidenciam factores comportamentais que se traduzem numa clara desobediência às regras de trânsito (Norris et al., 2000). Outro dos factores importantes a ter em conta quando se fala da condução de risco e da envolvimento em acidentes é o dos sintomas psicopatológicos do condutor. Desde que Tillman e Hobbs (1949) fizeram um estudo comparativo sobre o papel dos sintomas psicopatológicos dos condutores de táxi na ocorrência de acidentes e concluíram que os reincidentes eram socialmente desviantes, outros autores como Finch e Smith, (1971), McDonald e Davey (1996) e Norris e colaboradores, (2000), investigaram a relação causal desses sintomas, tendo concluído que a sua prevalência propiciava a condução de risco e a ocorrência de acidentes de viação ou mesmo acidentes de outro tipo.

Embora a propensão para a ocorrência de acidentes seja multicausal e represente “*as consequências ou os resultados da interacção do comportamento de um condutor com factores externos, incluindo o comportamento de outros condutores*” (Peck, 1993, p. 147), a associação entre determinadas dimensões da personalidade e os comportamentos de risco na condução está sobejamente demonstrada (Kim et al. 1995; Sümer, 2003; Tsuang et al.,

1985), havendo mesmo alguns estudos (Parker et al., 1995a) que relacionam certos comportamentos e certas características da personalidade com o tipo de acidentes activos ou passivos a que dão origem. Segundo a classificação usada por West e colaboradores (1993a), os acidentes são activos quando resultam em primeira linha do comportamento do condutor e pelo qual o mesmo pode ser responsabilizado legalmente; são considerados passivos, quando resultam do comportamento dos outros condutores ou de circunstâncias totalmente inesperadas. Em particular, a desviância social, a agressão e a procura de sensações são frequentemente relacionadas com a ocorrência de acidentes (Hilakivi et al., 1989; Jonah, 1997; West & Hall, 1997).

Os condutores parecem também apresentar uma combinação complexa entre factores de risco e factores de protecção, sendo alguns destes factores mais flexíveis e outros mais estáveis (Norris et al., 2000). A personalidade está também associada à reactividade cerebral aos estímulos emocionais, de tal modo que existem mecanismos neuronais para as relações entre a extroversão e as emoções positivas e para o neuroticismo e as emoções negativas (Canli et al., 2001).

Apesar da multiplicidade de traços de personalidade e da variabilidade de influência que têm sobre o comportamento, há alguns traços que surgem de modo mais frequente nos diferentes estudos, e deles daremos conta seguidamente.

3.1.1 Extroversão

Na perspectiva de Fine (1963, citado por Trimpop & Kirkcaldy, 1997), os condutores extrovertidos cometem mais infracções de trânsito e incorrem em mais acidentes do que os introvertidos, pelo facto de estarem menos socializados com as regras de trânsito e demais regulamentos, apresentando também respostas condicionadas mais fracas e maior propensão para cometer erros de condução. À semelhança da baixa auto-estima e de uma certa vulnerabilidade no comportamento, também os indivíduos com uma personalidade “rebelde”, caracterizada por uma certa impulsividade, aventureirismo, reduzido auto-controlo e acção espontânea, apresentam uma maior susceptibilidade para a ocorrência de acidentes de viação (Dunbar, 1966; citado por Trimpop & Kirkcaldy, 1997). Ao contrário dos introvertidos, os condutores extrovertidos são por natureza pessoas de trato fácil que nem sempre mantêm os seus sentimentos sob controlo, o que faz com que por vezes ajam com espontaneidade ou até com alguma agressividade, sendo por isso menos propensos a cumprir as regras de trânsito. Para Shaw e Sichel (1970), os condutores extrovertidos e neuróticos são os que apresentam a maior propensão para ter acidentes. Num outro estudo,

Loo (1979) conseguiu demonstrar que a impulsividade associada à extroversão era um factor determinante para uma prática de condução mais deficiente e uma maior susceptibilidade de ocorrência de acidentes.

A extroversão parece então contribuir para um aumento significativo da probabilidade de cometimento de infracções de trânsito, que por sua vez poderão originar os acidentes. As teorias sobre a aprendizagem e o reforço da fiscalização, têm demonstrado que os condutores preocupam-se menos em cumprir as regras de trânsito e mais em evitar serem detectados em infracção (Fuller, 1994). A ser assim, o incumprimento das regras de trânsito é visto mais como um risco financeiro e social do que propriamente como um risco físico que possa resultar de um possível acidente. Sendo os extrovertidos mais sociáveis, essa sociabilidade parece ser mais um sub-produto de uma maior sensibilidade à recompensa, associada ao efeito do prazer, daí resultando a prática de um maior número de infracções, do que propriamente uma componente da natureza do traço (Lucas et al., 2000). Agra e Queirós (2004), utilizando a teoria de Eysenck, verificaram que enquanto o neuroticismo surge associado a menos acidentes e a menos transgressões, a extroversão surge associada à expressão intensa de reacções emocionais face aos outros condutores, bem como a algumas transgressões e à velocidade excessiva como causa de acidentes. Já o psicoticismo e a personalidade delinvente surgem associados a maior número de acidentes com responsabilidade, maior desrespeito pelas normas de trânsito, transgressões mais frequentes, variadas e graves, e expressão de reacções mais agressivas perante o comportamento dos outros condutores.

Finalmente, a extroversão parece estar significativa e inversamente relacionada com os estilos de condução dissociativos e ansiosos, indo ao encontro da tendência que as pessoas extrovertidas têm de tornar a vida mais fácil e de valorizar menos as dificuldades, daí resultando menos preocupações durante a condução e um menor número de falhas cognitivas relacionadas com as mesmas (Taubman-Ben-Ari et al., 2004).

3.1.2 Impulsividade

A impulsividade é outro traço de personalidade que tem merecido alguma atenção por parte da literatura sobre prevenção de acidentes rodoviários, sendo associada à condução agressiva. A mesma caracteriza-se pela instabilidade comportamental e por uma certa inabilidade para controlar os impulsos num determinado contexto social, podendo também traduzir-se num comportamento ameaçador e violento que contribui para o aumento do risco de colisão em ambiente rodoviário. Apesar de ser facilmente associada

ao traço da procura de sensações, especialmente à desinibição e à disponibilidade para assumir riscos (Zuckerman, 1994), a impulsividade tem sido definida como um traço distinto que se baseia na aceitação do risco por via da falha do auto-controlo individual para refrear a acção (Barratt, 1994). À semelhança das pessoas impulsivas, também os condutores que apresentam esse traço da personalidade, tendem a agir “a quente”, sem considerarem todos os aspectos da situação e das possíveis consequências do seu comportamento, podendo acontecer que os mesmos acabem por interpretar o comportamento dos outros condutores como provocação, o que os leva a reagir em conformidade.

Em alguns condutores (Schuman et al., 1967) o risco de colisão ou de outro tipo de acidentes, e um grande número de infracções de trânsito, estavam relacionados com valores mais altos na medição da sua impulsividade, ao contrário dos valores da impulsividade registada naqueles condutores que tinham tido menor número de colisões ou outro tipo de acidentes e registado menos infracções.

Segundo Mayer e Treat (1977), factores da personalidade como a inadaptação social e a impulsividade, apenas contribuem para o cometimento de erros de execução e acidentes quando combinados com factores situacionais como o stress profissional, relações familiares tensas ou depressão. Outros estudos têm verificado que a cólera, a agressão em geral (Stanford & Barratt, 1992) e a cólera ou raiva na condução “road rage” (Deffenbacher et al., 2000, 2003), estão fortemente relacionadas com a impulsividade. A impulsividade tem sido também correlacionada positivamente com comportamentos de risco na condução, como sejam o excesso de velocidade e a colisão de veículos (Mayer & Treat, 1977; Pelz & Schuman, 1968; Schmidt et al., 1972; Schuman et al., 1967). Também a condução sob o efeito do álcool, a falta do uso do cinto de segurança, a reduzida capacidade para interpretar os sinais de trânsito e as taxas de acidentes têm sido associadas à impulsividade (Hansen, 1988; Loo, 1979; Stanford et al., 1996).

De entre a multiplicidade de factores que podem contribuir para a predição do cometimento de infracções de trânsito, da condução de risco e do uso do veículo para expressar a cólera/raiva, a impulsividade é seguramente um dos que mais contribui para a predição do uso do veículo para expressar a raiva, comportamento que é provavelmente o exemplo mais claro da agressão impulsiva na condução (Dahlen et al., 2005).

Na perspectiva de Beirness (1993, p. 132) a impulsividade “*envolve a ausência de previsão no início da execução de um comportamento*”, mas isso não significa que os condutores impulsivos sejam sistematicamente condutores que gostam de assumir um

estilo de condução agressiva. Independentemente da idade, as pessoas impulsivas têm uma maior propensão para agir espontaneamente e de modo descuidado, ao mesmo tempo que revelam uma menor propensão para cumprir as regras do Código da Estrada, daí resultando o cometimento de um maior número de erros e infrações de trânsito (Owsley et al., 2003).

Também Paaver e colaboradores (2006), ao tentar clarificar o conceito de impulsividade funcional e disfuncional com recurso a dois grupos de condutores infratores que tinham sido punidos respectivamente por condução sob o efeito do álcool e por excesso de velocidade, concluíram que a condução sob o efeito do álcool está associada à impulsividade disfuncional, ao contrário da condução com excesso de velocidade que está associada à procura de excitação e à impulsividade funcional.

3.1.3 Agressividade

A condução agressiva tem sido definida, entre outros, pelo organismo responsável pela segurança rodoviária americana National Highway Traffic Safety Administration (1995, citado por Martinez, 1997), como sendo a que se caracteriza por operar um veículo a motor de modo a perigar ou a por em perigo pessoas ou bens. Remete então para uma definição mais ampla de que um comportamento de condução é agressivo se for deliberado por forma a aumentar o risco de colisão e se for motivado pela impaciência, aborrecimento, hostilidade ou pelo facto de se estar com pressa e não se querer perder muito tempo na condução.

Numa revisão de estudos sobre os factores de personalidade e comportamento na condução, Beirness (1993) verificou que as tendências hostis e agressivas podem influenciar o comportamento na condução de maneira a aumentar a probabilidade de ocorrência de acidentes. A condução agressiva tem sido por vezes identificada como cólera ou raiva na estrada “road rage”, sendo especificamente conotada com um elevado nível de agressão. Com efeito, em praticamente metade dos incidentes agressivos, os agressores utilizam uma arma, podendo ser uma arma de fogo, uma faca, um bastão de basebol, murros ou arremesso de garrafas com líquidos (Mizell, 1996). Os vários estudos que têm investigado os preditores situacionais e individuais da condução agressiva, têm verificado a existência de uma certa correlação frustração-agressão para explicar muitas das causas situacionais desse tipo de condução. Isto é, os factores situacionais originam a frustração dos condutores, levando-os a tornarem-se agressivos. A frustração induzida pelos factores situacionais, inclui o stress do condutor (Hennessy & Wiesenthal, 1997), o congestionamento de trânsito (Hennessy & Wiesenthal, 1997; Shinar, 1999), a presença de

uma arma de fogo (Miller et al., 2002), o tempo quente (Kenrick & MacFarlane, 1986), a auto-percepção do anonimato do condutor (Ellison et al., 1995) e até mesmo a utilização do telemóvel durante a execução de manobras mais exigentes (Liu & Lee, 2005).

Relativamente à relação entre as variáveis demográficas e a condução agressiva, vários estudos demonstraram que os jovens do sexo masculino apresentam uma maior tendência para conduzirem de modo agressivo, do que as mulheres e os outros grupos etários (Krahé & Fenske, 2002; Miller et al., 2002). A condução agressiva pode diferenciar-se na pequena agressão ou provocação (buzinar, insultar, ligar os máximos, ameaças gestuais) e na condução violenta e “road rage” (confrontação na berma da estrada, perseguição de outro condutor, arremesso de um objecto ou disparar a conduzir). Os estudos efectuados permitiram também verificar que existe uma probabilidade semelhante de os homens e as mulheres se envolverem em situações de pequena agressão ou provocação, mas que os homens, contrariamente às mulheres, são quem mais facilmente desencadeia comportamentos violentos na condução. Outros predictores associados à condução agressiva incluem o consumo de álcool, o consumo de drogas e ser solteiro (Miller et al., 2002).

A investigação que tem sido produzida sobre o papel dos factores da personalidade na condução agressiva tem permitido verificar que os condutores que apresentam o traço mais acentuado da condução violenta “driving rage”, têm uma maior propensão para desencadear comportamentos agressivos que resultam na ocorrência de um maior número de acidentes (Deffenbacher et al., 2000). Por sua vez, os indivíduos mais competitivos na condução, que praticam mais infracções de trânsito e que apanham mais multas por condução sob influência do álcool, têm uma maior propensão para comportamentos hostis e actos agressivos quando se encontram ao volante (Galovski & Blanchard, 2002).

Também Schreer (2002), ao examinar a relação entre narcisismo e condução agressiva, verificou que os indivíduos com uma auto-estima exagerada a ponto de poderem ser considerados narcisistas, revelavam maiores níveis de condução agressiva. Tal facto poderá dever-se à existência, ainda que de uma forma residual, de aspirações primitivas de poder que fazem com que o carro se represente como um prolongamento do corpo do condutor, por forma a tornar-se parte integrante do seu narcisismo (Raix et al., 1982). Nessas circunstâncias, o carro pode constituir-se como um instrumento de escape e um meio de violência (Baudier et al., 1994). Outros autores (Neighbors et al., 2002), verificaram que a condução agressiva era provocada por sentimentos de pressão que originavam tentativas de auto-defesa do ego.

As agressões perpetradas pelos condutores podem ser do tipo instrumental ou emocional (Shinar, 1998). Nas do tipo instrumental, o agressor usa este tipo de comportamento como um meio para poder controlar e ultrapassar qualquer condição adversa que apareça e comprometa os objectivos que pretende cumprir, não tendo tanto o desejo de prejudicar as outras pessoas. Os motivos poderão ser psicológicos (tal como a preservação ou o engrandecimento do sentimento de auto-estima, de poder/domínio) ou, muito simplesmente, dirigidos para a obtenção de compensações materiais. Nestas situações, o agressor pode apenas estar com pressa e a tentar apenas ganhar tempo. Os comportamentos mais frequentes passam pelo uso e abuso da buzina, pelas ultrapassagens desenfreadas e sem piscas, por conduzir colado à traseira do veículo da frente ou, em oposição, por recusar a passagem a quem venha mais depressa, ou até mesmo, pelo desrespeito dos semáforos vermelhos. Por outro lado, nos casos em que a agressão é do tipo emocional, é habitual que o desejo do condutor seja prejudicar ou causar danos noutra automobilista. Este tipo de agressividade pauta-se já por períodos de raiva ou cólera em que prevalece o desejo de vingança. Um indivíduo que conduz muito perto do veículo que o antecede poderá ter começado com um objectivo instrumental (progressão no trânsito e/ou urgência no tempo), mas pode rapidamente adquirir uma forma emocional, a ponto de poder ser acompanhado por outras manifestações, como por exemplo, o recurso a gestos obscenos. Ou seja, há uma alteração da intenção inicial (instrumental) que, por dificuldades da situação (o condutor da frente dificultar-lhe a passagem), se transforma numa intenção final diferente (emocional) que se poderá traduzir em agressão.

Num estudo levado a cabo por Parker e colaboradores (2002), no sentido de perceber o que leva os condutores de diferentes países a expressar a sua ira através da agressão, bem como, as eventuais diferenças culturais associadas a esse tipo de comportamentos, verificaram que nos três países europeus em estudo, os condutores se comportavam de igual modo e que existia uma relação causa-efeito entre a maior ou menor intensidade do trânsito e a maior ou menor ocorrência desses comportamentos agressivos.

3.1.4 Procura de Sensações

Um dos traços da personalidade que tem suscitado maior atenção nos estudos de investigação sobre o comportamento dos condutores, é o da procura de sensações. No entender de Zuckerman (1994), a procura de sensações é a dimensão da personalidade que se revela através da procura de sensações e experiências, variadas, novas, complexas e intensas e pela intenção de correr riscos físicos, sociais, legais e financeiros por causa das

mesmas. Traduz-se numa tendência optimista para abordar novos estímulos e para explorar o ambiente, levando à aceitação do risco pelo prazer que isso acarreta (Arnett, 1994). Segundo Zuckerman, o traço procura de sensações tem os seguintes quatro componentes: 1 - Procura de Emoção e Aventura (TAS), 2 - Procura de Experiências (ES), 3 - Desinibição (DIS) e 4 - Intolerância ao Aborrecimento (BS). Também na perspectiva de Zuckerman (1994), o traço procura de sensações tem uma base genética e biológica muito acentuada que resulta da actividade dos neurotransmissores, dopamina, norepinefrina e serotonina. Com efeito, a acção da dopamina e da norepinefrina parecem ser responsáveis pela motivação em explorar o meio físico e social, ao proporcionar sensações agradáveis relacionadas com os elevados níveis de estimulação, ao contrário da serotonina que tende a inibir os comportamentos que possam resultar de estímulos potencialmente ameaçadores.

A procura de sensações tem sido também associada à condução sob o efeito do álcool, excesso de velocidade, “picanço” com outros condutores, circulação em zonas proibidas e um sem número de infracções de condução ou de comportamentos de risco (Arnett, 1990, 1994, 1996; Arnett et al., 1997; Burns & Wilde, 1995; Clément & Jonah, 1984; Furnham & Saïpe, 1993; Greene et al., 2000; Zuckerman & Kuhlman, 2000).

A possibilidade deste traço da personalidade subjazer à condução de risco tem sido objecto de múltiplos estudos de investigação. Por exemplo, Jonah (1997), num estudo de revisão da literatura verificou que dos quarenta trabalhos analisados, apenas quatro não revelavam uma relação positiva entre a procura de sensações e alguns comportamentos de risco na condução, como sejam, a falta do uso do cinto de segurança, o excesso de velocidade e uma pluralidade de infracções de trânsito. Colocou a hipótese de esse traço da personalidade não influenciar apenas a maneira como os condutores percebem e respondem ao risco na condução, mas também a maneira como eles se adaptam às mudanças originadas pela percepção desse mesmo risco. Essa adaptação é muitas vezes originada no aumento das condições de segurança activa e passiva do veículo ou das condições da via em que circulam. Assim, este traço de personalidade influenciaria a adaptação comportamental ao risco, levando a que os condutores que procuram sensações tirem partido das melhores condições técnicas de segurança dos veículos, permitindo-lhes uma condução mais arriscada, enquanto os outros condutores tenderiam a manter o mesmo comportamento e por conseguinte a beneficiar desse incremento de segurança adicional.

Rimmö e Åberg (1999), usando a tipologia dos comportamentos de condução de Reason e colaboradores (1990) que distingue as infracções, os erros e os lapsos de condução, verificaram que os condutores com níveis mais elevados no traço procura de

sensações, apresentavam uma maior propensão para o cometimento de infrações, sendo essa correlação mais forte com a subescala da desinibição (DIS) do que propriamente com a subescala procura de emoção e aventura (TAS).

Num estudo realizado por Sümer (2003) verificou-se que contrariamente à crença popular, não há diferenças significativas nos comportamentos de condução, aptidões e variáveis da personalidade, entre vários grupos de condutores, excepto para a procura de sensações. São então mais as similitudes do que as diferenças, excepto para este traço da personalidade, apresentando os condutores profissionais dos veículos pesados de mercadorias valores mais baixos na procura de sensações, comparativamente com os condutores não profissionais.

A procura de sensações tem sido também fortemente associada a vários tipos de infracções de trânsito (Burns & Wilde, 1995; Rimmö & Åberg, 1999), entre elas, o excesso de velocidade e o consumo de álcool (Horvath & Zuckerman, 1993; Sümer, 2003), as ultrapassagens frequentes e as mudanças de faixa de rodagem (McMillen et al., 1989). Na perspectiva de Beirness (1993), o traço da personalidade procura de sensações será responsável por 20% da variância no número de colisões e 35% da variância nos comportamentos de risco na condução. Para Jonah (1997) a procura de sensações influencia ainda os comportamentos de risco na condução e o consumo de álcool, potenciando desse modo o risco de acidente que é maior nos homens do que nas mulheres e que tende a diminuir com a idade, em parte devido á influência de outros factores como sejam a experiência de condução e a maturidade. Também Lajunen (1997, citado por Sümer, 2003) concluiu que as características da personalidade, em especial a procura de sensações permitem prever as competências motoras e de segurança que estão na origem da predição sobre a velocidade preferida dos condutores.

Nos estudos efectuados por Jonah e colaboradores (2001), embora tivesse ficado demonstrado que os condutores que procuram sensações adoptam um estilo de condução mais arriscado do que os restantes condutores, nomeadamente, no que respeita ao excesso de velocidade, ao consumo de álcool e à falta do uso do cinto de segurança, não foram encontradas diferenças significativas quanto à idade, sexo, estatuto sócio-económico ou número de quilómetros anualmente percorridos. Tal como observaram Dahlen e colaboradores (2005), independentemente do sexo, da idade e do traço da raiva na condução (*driving anger*), a procura de sensações é um predictor dos lapsos na concentração, pequenas perdas de controlo do veículo, condução agressiva, condução de

risco, expressão verbal e física da raiva na condução, uso do veículo para expressar a raiva e expressão construtiva/adaptativa da raiva na condução.

Também Ulleberg (2002) ao identificar e avaliar as várias categorias dos jovens condutores, em função da atitude face à segurança rodoviária, à percepção do risco na estrada, à avaliação das próprias capacidades de condução e ao envolvimento em acidentes, verificou que dos seis grupos identificados, havia dois grupos de risco que tinham em comum uma alta prevalência do traço procura de sensações.

3.1.5 Outras características psicológicas

Para além dos traços de personalidade, podemos referir um conjunto de outras características de tipo psicológico, nas quais se incluem desde o estado emocional até ao estilo de vida e de condução.

Assim, a **instabilidade emocional** tem sido definida como característica das pessoas “emocionalmente lábeis, irritáveis, demasiado sensíveis às críticas e com problemas pessoais” (Beirness, 1993, p. 134), contribuindo em certa medida para a ocorrência de maus comportamentos na condução (Beirness, 1993; Mayer & Treat, 1977; McGuire, 1972; Schmidt et al., 1972; Selzer et al., 1977; Shaw, 1965). A instabilidade emocional associada à irritação ou à tristeza, assim como a certas motivações, pode transformar-se no motor de arranque para os diversos comportamentos de risco na condução (Sousa, 2005). A esse respeito, também os factores emocionais associados à ansiedade e à agressão, bem como, à falta de auto-controlo, podem facilmente degenerar nesse tipo de comportamentos (Ulleberg & Rundmo, 2003). A falta de auto-controlo só por si, está normalmente associada a uma elevada tendência para correr riscos e violar as regras da condução (Sabatés et al., 2012). A estabilidade emocional está em regra negativamente associada às atitudes de risco, tais como: o excesso de velocidade, o consumo de álcool, a fadiga e a distração na condução, sendo um predictor importante dos comportamentos associados à segurança na estrada (Sabatés et al., 2012).

A **depressão** é outro dos factores relacionados com os comportamentos de risco na condução, especialmente o risco de colisão e a condução sob o efeito do álcool. Enquanto Selzer e colaboradores (1977) verificaram que a depressão clínica (que se traduz em pensamentos auto-destrutivos, tentativas de suicídio, sentimentos de tristeza profunda, desânimo e auto-depreciação) contribui para aumentar o risco de colisão, outros autores (Donovan & Marlatt, 1982; Donovan et al., 1986; Wilson & Jonah, 1988) reportaram o

estado depressivo como estando relacionado com os comportamentos de risco na condução, em especial, a condução sob o efeito do álcool.

Os **estados de humor** também influenciam os comportamentos do condutor, fazendo com que o mesmo seja mais ou menos prudente e mais ou menos responsável quanto ao resultado da sua actuação. A flutuação dos estados de humor é uma variável importante que deve ser considerada no que respeita aos comportamentos de risco na condução (Henderson, 1971). Embora não haja muitos trabalhos de investigação sobre este tema, foram encontradas correlações negativas entre os erros de condução e os sentimentos de prazer e de actividade serena (Appel et al., 1980). Os estados de depressão-desânimo, cólera-hostilidade, tensão-ansiedade e fadiga-inércia parecem estar negativamente relacionados com a prudência na condução (Garrity & Demick, 2001). Os estados de cólera-hostilidade e de tensão-ansiedade são similares à instabilidade emocional, que por sua vez está associada com os comportamentos negativos durante a condução (Beirness, 1993). O estado de vigor-actividade é o que melhor se coaduna com a prudência durante a condução (Garrity & Demick, 2001).

O **estilo de vida** é também um dos factores que pode condicionar a performance do condutor e o risco de colisão (Beirness, 1996). O conceito do estilo de vida engloba o conjunto de comportamentos que caracteriza os indivíduos com determinados tipos de personalidade. Os estudos de Beirness (1996), inicialmente destinados a analisar o comportamento dos jovens condutores, permitiram identificar uma maior incidência de condução agressiva e risco de colisão em indivíduos cujos estilos de vida eram caracterizados por uma predisposição para arriscar, ao mesmo tempo que apresentavam uma certa impulsividade e agressividade latentes. Estas características eram comuns a todos os aspectos das suas vidas e não somente à condução. Esses jovens mostravam também uma maior propensão para adoptarem outros comportamentos delinquentes e pouco saudáveis, como sejam, o consumo de bebidas alcoólicas, de drogas, tabaco, bem como fadiga relacionada com o excesso de vida nocturna, baixos níveis de instrução e ocorrências de natureza policial. Um estudo longitudinal com 2400 estudantes universitários, conduzido pelo Traffic Injury Research Foundation do Canadá (citado por Beirness, 1996), permitiu demonstrar a importância dos vários factores que condicionam o estilo de vida. Do total da amostra, 40% foram classificados como indivíduos que gostavam de procurar sensações, isto é, indivíduos que não só toleravam os comportamentos desviantes, como eram fortemente influenciados pelos seus pares. Por sua vez, 39% foram catalogados como “convencionais” por se mostrarem fortemente ligados

aos valores tradicionais, apresentando altos níveis de auto-confiança e menos propensão para serem influenciados pelos seus pares, enquanto os restantes 21% foram classificados como “inadaptados” por apresentarem baixos níveis de auto-confiança, dificuldades no controlo da raiva e da frustração, baixa ligação aos valores tradicionais e fraca performance académica. No segundo ano do estudo, os indivíduos propensos à procura de sensações apresentaram níveis de condução de risco mais elevados do que os restantes grupos e no terceiro ano do estudo, 27% do grupo que procurava sensações, 14% do grupo dos inadaptados e 9% do grupo dos convencionais tinham tido acidentes de viação. Embora não se conheçam estudos específicos sobre a influência do estilo de vida na condução agressiva, a conjugação dos factores da personalidade e dos factores sociais típicos do estilo de vida poderão melhorar os níveis de compreensão da motivação dos indivíduos que adoptam um comportamento agressivo na condução.

A **condução negligente ou descuidada** é outro dos factores que não estando suficientemente estudado como causa dos acidentes de viação, não deixa de ter alguma importância enquanto tal. Uma das distrações mais comuns na condução é a do uso do telemóvel, mas existem outras como sejam, comer, maquilhar-se, barbear-se, ler o jornal, sintonizar o rádio, usar o sistema de navegação por satélite (GPS) ou atender às crianças, o que faz com que no seu conjunto contribuam com cerca de 20 a 30% para o total das colisões ocorridas na estrada (Gastel, 2003, citado por Mowen et al., 2004). Num estudo realizado por Sanders (2003, citado por Mowen et al., 2004) verificou-se que o uso do telemóvel foi responsável por 11% dos acidentes; ouvir/sintonizar rádio 9%; atender/cuidar crianças, 4%; comer, 3% e ler, 2%. A condução negligente está intimamente relacionada com a capacidade ou competência do condutor no desempenho das tarefas que constituem o acto de conduzir e as que lhe podem estar associadas. Nesta perspectiva, a tarefa a desempenhar pode ser mais ou menos difícil ou mais ou menos complexa, dependendo das capacidades técnicas e/ou condicionantes biológicas do condutor. Por exemplo, o uso do telemóvel durante a condução, configura-se como uma tarefa adicional que pode por à prova a capacidade de o condutor conduzir o veículo em segurança. Nalguns casos, o uso do telemóvel pode aumentar o risco de colisão em 500%, fruto da distração do condutor e do consequente atraso no tempo de travagem (Violanti & Marshall, 1996).

Por fim, as **características bio-psicológicas do condutor**, como a capacidade e a velocidade de processamento da informação, o tempo de reacção, as capacidades físicas, a coordenação motora, a flexibilidade e a força, bem como, as características adquiridas através do treino e da experiência, são determinantes para definir o grau de competência do

condutor. Contudo, essa competência varia ao longo do tempo em função de uma série de variáveis que caracterizam o ser humano e que vão desde a atitude, a motivação, o esforço, a fadiga, a sonolência, a hora do dia, as drogas, o grau de distração, a emoção e o stress (Fuller, 2005). Brookhuis e De Waard (2001) explicaram essas diferenças de capacidades entre os vários condutores e no mesmo condutor as diferenças de performance em diferentes momentos, como resultado do seu estado energético. A ser assim, o risco que se percebe em ambiente rodoviário, resultará não só do risco intencional que o condutor decida assumir, mas também, da incompetência, da negligência e da falta de condições psicomotoras dos condutores.

3.2 Factores individuais ou sociodemográficos

Para além da personalidade, o comportamento de condução pode ser influenciado por factores individuais ou de tipo sociodemográfico, nos quais destacamos o sexo, a idade, o estado civil, o sono e a fadiga, algumas doenças crónicas e o consumo de substâncias.

3.2.1 Sexo

O sexo dos condutores também pode condicionar o desempenho e o estilo da condução, levando a que se cometam mais ou menos infracções e que se conduza de maneira mais ou menos arriscada. Alguns estudos sugerem que o género e o sexo dos condutores influenciam de igual modo a expressão do seu estilo de condução, associando as características socioculturais da masculinidade (género), às competências do condutor experiente (being a skilful driver) e as da feminilidade às competências do condutor seguro (being a safe driver) (Özkan & Lajunen, 2006). Contudo, uma grande parte das principais diferenças comportamentais que estão indubitavelmente associadas aos diferentes traços da personalidade, radica na diferenciação sexual dos condutores, porquanto, tal como referem Özkan e Lajunen (2006, p. 270) “*O sexo tem uma conotação biológica e as diferenças entre sexos advêm das diferenças temperamentais inatas de cada sexo (e.g. as teorias biológicas de Buss, 1995), ao passo que o género é sobretudo um conceito social e cultural*”. O sexo masculino prediz o número total de acidentes activos e passivos e as competências de condução, enquanto que a masculinidade prediz positivamente as competências de condução, a feminilidade prediz positivamente as competências da segurança (Özkan & Lajunen, 2006).

Assim, enquanto os homens demonstram ser mais calmos e seguros na condução, as mulheres revelam uma maior tensão-ansiedade durante a mesma (Garrity & Demick,

2001). Apesar disso, a maioria dos trabalhos de investigação sobre as diferenças sexuais no comportamento do trânsito tem demonstrado que os homens têm mais acidentes e mais graves do que as mulheres (Evans, 1991). Essas diferenças sobre a propensão de acidentes entre condutores masculinos e femininos parece ser devida aos diferentes estilos de condução, pois os homens, ao contrário das mulheres, praticam mais infrações de trânsito como excesso de velocidade, consumo de bebidas alcoólicas e outras práticas de risco (Storie, 1977). Outros estudos vieram demonstrar que os homens cometem infrações de trânsito mais graves do que as mulheres (Åberg & Rimmö, 1998; Blockley & Hartley, 1995; Lawton et al., 1997a, 1997b; Reason et al., 1990). Além disso, os homens tendem a ser mais anti-normativos do que as mulheres (maior número de multas e de infrações de trânsito), tal como tem sido evidenciado em alguns estudos sobre segurança rodoviária, (Furnham & Saipe, 1993; Jonah, 1997; Shinar et al., 2001), sendo no entanto os jovens quem adopta um maior número de comportamentos de risco (Cooper, Pinili, & Chen, 1994).

Foram encontradas associações significativas de estilo de condução entre vários casais, sendo que os homens adoptam estilos de condução mais irregulares e irados enquanto que as mulheres relatam estilos de condução mais ansiosos (Taubman & O. Ben-Ari 2006).

Os jovens condutores masculinos têm maior propensão para desobedecer às regras de trânsito e uma maior tendência para negligenciar os riscos potenciais e a segurança dos motociclos. As condutoras por sua vez, apresentam um maior risco de acidente por inexperiência de condução (Chang & Yeh 2007).

Também os estudos mais recentes têm vindo claramente a identificar os condutores masculinos, como aqueles que mais são autuados e os que reportam mais acidentes e com maior número de vítimas (Lonczak et al., 2007; Jovanovic', Stanojevic', & Stanojevic, 2011). No entanto, num estudo sobre modelos de ocorrência e envolvimento em acidentes de viação nos Estados Unidos, Abdel-Aty e Radwan (2000), apuraram que os condutores femininos têm mais acidentes do que os masculinos, nas situações em que se verifica um grande volume de trânsito, com uma multiplicidade de faixas de rodagem e em que as mesmas são mais reduzidas.

No que respeita à condução de risco, nomeadamente ao excesso de velocidade, existe uma maior pressão social nos homens do que nas mulheres e é também neste tipo de comportamento de risco que o traço de personalidade procura de sensações é mais diferenciador para ambos os sexos (Cestac, Paran, & Delhomme, 2011).

3.2.2 Idade

Existem estudos que comprovam que os condutores mais jovens têm um estilo de condução mais arriscado do que os condutores mais velhos, conduzindo mais rápido, guardando menor distância de segurança entre veículos e tendo uma maior propensão para desrespeitar os semáforos (Summala, 1987).

Também nos estudos realizados com recurso ao auto-relato sobre infracções de trânsito se verifica uma forte correlação com a idade mais jovem (Åberg & Rimmö, 1998; Blockley & Hartley, 1995; Lawton et al, 1997a, 1997b; Reason et al, 1990), permitindo-nos inferir que os condutores mais jovens têm uma maior propensão para se irritarem com o comportamento dos outros condutores, reagindo de modo mais violento às situações com que se deparam.

Uma grande parte da literatura produzida sobre o comportamento dos jovens condutores tem vindo a demonstrar que, particularmente os jovens do sexo masculino, apresentam pontuações mais elevadas nos questionários sobre a assunção de riscos (Zuckermann, 1979, 1994), a perceberem menores riscos nas situações potencialmente mais perigosas (Tränkle et al., 1989, citado por Trimpop & Kirkcaldy, 1997) e uma maior predisposição para se envolverem em acidentes (Jonah, 1986). Apresentam ainda o “síndrome do comportamento de risco” (Jonah, 1986), tendo menos experiência (Brown & Groeger, 1988), sobrestimam as suas capacidades (Kogan & Wallach, 1964, citado por Trimpop & Kirkcaldy, 1997), subestimam os perigos (Finn & Bragg, 1986) e atribuem menos importância às infracções de trânsito do que os outros utentes do trânsito (Brown & Copeman, 1975).

Comparativamente com os outros condutores, os jovens têm uma maior propensão para subestimar a probabilidade de riscos específicos causados pelas diferentes situações de trânsito (Brown & Groeger, 1988; Deery, 1999), ao mesmo tempo que tendem a avaliar esses riscos de uma forma menos integrada (Deery, 1999; Milech et al., 1989), a sobrestimar as suas próprias capacidades de condução (Moe, 1986) e a pensar que são invulneráveis a situações negativas (Millstein, 1993). Os jovens condutores masculinos têm ainda uma maior propensão para assumir riscos (Deery, 1999), usar menos o cinto de segurança (Jonah & Dawson, 1987), desencadear um estilo de condução agressiva, conduzirem a velocidade excessiva e cometerem mais infracções de trânsito (Blockley & Hartley, 1995; Jonah, 1990).

As variáveis que mais sobressaem quando se avaliam as altas taxas de acidentes que se verificam entre os jovens condutores, incluem o estilo de vida, os riscos situacionais, a

inexperiência de condução, a assunção do risco, a falta de aptidão, a deficiente percepção do risco e a condução sob o efeito do álcool (Chliaoutakis et al., 1999; Doherty et al., 1998; Finn & Bragg, 1986; Mayhew et al., 1986; Summala, 1987; Williams, 1994). Os condutores mais jovens têm tendência para sobrestimar as suas capacidades de condução do veículo em detrimento da percepção das condições de segurança (Lajunen & Summala, 1995).

Os vários estudos comprovam que os condutores mais jovens adoptam um estilo de condução mais arriscado do que os outros condutores, nomeadamente, conduzem mais rápido, não guardam distâncias de segurança e fazem mais ultrapassagens perigosas (Jonah, 1986). Dos vários factores que podem contribuir para essa situação, a inaptidão e a inexperiência têm sido identificadas como sendo os principais responsáveis. Outros factores como a incapacidade para fazer uma avaliação correcta da percepção do risco e das suas próprias capacidades para conduzir, também contribuem para um estilo de condução menos segura. Os comportamentos de risco dos adolescentes na condução podem servir, entre outros, para manifestar sinais de independência, desafiar a autoridade, impressionar colegas e amigos e satisfazer certo tipo de necessidades de excitação (Jonah, 1986). Assim, o estilo de condução de risco parece estar relacionado com um problema comportamental (Jessor, 1987; Wilson & Jonah, 1988) cuja origem radica no estilo de vida que os jovens adoptam. Com efeito, os carros e a condução de risco podem constituir a verdadeira essência de um estilo de vida que acarreta enormes prejuízos para os próprios condutores, para os outros utentes das vias públicas e para a sociedade em geral (Ulleberg, 2002). Essas consequências são mais do que suficientes para justificar intervenções que de uma maneira mais ou menos radical possam alterar o seu estilo de vida e torná-lo compatível com a segurança rodoviária.

Sendo a experiência de condução um factor importante para evitar ou diminuir a ocorrência de acidentes, os condutores mais novos tendem a prestar mais atenção e a envolver-se mais com o manuseamento do veículo do que a prestar atenção à realização das manobras antecipatórias de condução, ao mesmo tempo que prestam atenção às distrações que ocorrem dentro ou fora do veículo, como falar com os passageiros ou prestar atenção às crianças que brincam no passeio (Trimpop & Kirkcaldy, 1997).

Os resultados de outras investigações também identificaram um maior risco de acidente e estilos de condução mais desviantes associados aos jovens do sexo masculino (Elander et al., 1993; Parker et al., 1995a, 1995b, 1995c; Summala, 1987).

Por exemplo, Farmer e Lund (2002), realizaram um estudo nos Estados Unidos que lhes permitiu concluir que o risco de capotamento de viaturas ligeiras de passageiros e de mercadorias com ferimentos graves, é substancialmente superior nos jovens em relação aos condutores mais idosos, podendo a taxa de acidente por milha percorrida ser 4 a 8 vezes superior nos condutores mais jovens.

Os condutores mais jovens têm uma maior tendência para se envolver em acidentes de viação quando as estradas têm curvas e permitem velocidades mais elevadas e os condutores mais idosos têm menos acidentes quando as bermas estão pavimentadas (Abdel-Aty & Radwan, 2000). Os condutores com mais de 65 anos são responsáveis por 74% dos acidentes fatais em que estão envolvidos, em comparação com 39% dos jovens condutores com idades compreendidas entre os 26-40 anos (Zhang et al., 2000). Os condutores idosos estão mais representados nos acidentes que ocorrem nos cruzamentos, nas falhas de deteção do caminho certo, deteção de objectos e falhas na deteção do sinal de stop, em comparação com os acidentes provocados pelos jovens que são devidos em grande parte por falta de perícia técnica para a condução (McGwin & Brown, 1999). Um estudo realizado por Retting, Ulmer e Williams (1999), nos Estados Unidos, concluiu que os acidentes que ocorrem em locais onde existe sinalização semafórica, por desobediência ao sinal vermelho, têm grande probabilidade de serem cometidos por condutores masculinos, com idade inferior a 30 anos, sem carta de condução e que consumiram bebidas alcoólicas. Também os comportamentos de risco dos jovens condutores com idades compreendidas entre os 21 e os 26 anos, podem incluir os excessos de velocidade, as ultrapassagens perigosas, o “picanço” e todo um conjunto de comportamentos agressivos associados à dependência da *cannabis* (Begg & Langley, 2004).

A idade do condutor tem sido considerada como um predictor importante das infracções associadas ao estilo de condução agressiva, com os condutores mais velhos a manifestarem-se menos predispostos para auto-relatarem infracções graves ou mesmo infracções de qualquer tipo (Parker et al., 1998).

Por seu lado, os condutores idosos apresentam problemas de saúde, em especial os de natureza psicofisiológica que podem afectar a sua performance enquanto condutores. Com efeito, as mudanças psicofisiológicas e a medicação a que normalmente estão sujeitos, podem afectar ou diminuir a sua capacidade para conduzir veículos automóveis. Vários estudos têm vindo a demonstrar que as condições médicas crónicas que prevalecem nas pessoas mais idosas e os problemas funcionais a que normalmente estão sujeitos são os principais factores para a reduzida segurança na estrada e para as mudanças dos seus

comportamentos enquanto condutores (Owsley, 2002; Retchin, 1993). Os problemas de saúde mais comuns estão relacionados com o enfraquecimento das capacidades visuais (Owsley & McGwin, 1999) e auditivas, bem como, a redução das capacidades motoras (Marottoli & Drickamer, 1993; McGwin et al., 2000; Sims et al., 2000) e cognitivas (Ball et al., 1993; Cooper et al., 1993; Duchek et al., 1998). Os condutores mais idosos começam desde logo a ter dificuldades com o processamento da informação visual, nomeadamente ao nível da detecção dos objectos que se encontram no meio de outros que não têm interesse para as funções da condução, bem como, uma maior dificuldade em identificar objectos fragmentados ou incompletos (Salthouse & Prill, 1988) e têm uma maior dificuldade em reconhecer objectos que estejam envolvidos no meio de outros (Capitani et al., 1988).

Também a redução da mobilidade física e motora faz aumentar os tempos de resposta às exigências da condução (Spiriduso, 1995). Para além disso, está suficientemente demonstrado que a atenção selectiva ou a capacidade para seleccionar a informação relevante, tem tendência a baixar com a idade (Connelly & Hasher, 1993) e esse enfraquecimento está altamente correlacionado com o aumento das taxas de acidentes de viação (Parasuraman & Nestor, 1991). Com efeito, os condutores idosos estão sujeitos a um maior número de acidentes, quer seja porque conduzem menos, quer seja porque quando o fazem, fazem-no normalmente em estradas mais perigosas (Janke, 1991), bem como, devido às condições médicas ou medicamentosas a que normalmente estão sujeitos (York & Pattison, 2000). O risco de acidente aumenta como consequência do declínio cognitivo relacionado com as doenças demenciais (Blomqvist, 1998).

A idade é pois um dos factores que mais influencia o condutor no que respeita ao risco de acidente. Os jovens e os idosos parecem ser aqueles que maior risco de acidente apresentam, sendo que apesar de tudo, os jovens têm menos acidentes que os idosos.

3.2.3 Estado Civil

O estado civil dos condutores é uma das características sociodemográficas que não tem merecido por parte dos investigadores uma atenção especial enquanto preditor da existência de infracções das regras de trânsito ou mesmo como factor adicional dos comportamentos de risco na condução.

Todavia, os condutores mais jovens, especialmente os solteiros sem filhos, adoptam um maior número de comportamentos de risco durante a condução (Cammisa et al., 1999; Jonah, 1986; keskinen et al., 1998; Lajunen et al., 1998). No entanto e apesar disso, os

condutores solteiros, do sexo masculino ou feminino, apresentam uma menor taxa de acidentes do que os casados da mesma idade (Peck et al., 1971). Uma possível explicação poderá ter a ver com as diferenças no tempo de condução e na quilometragem percorrida (que se estima que sejam maiores nos condutores casados, fruto de um maior número de responsabilidades sociais e económicas a que estão sujeitos), comparativamente com os condutores solteiros (Evans, 1991). Se somarmos às responsabilidades sociais, as responsabilidades familiares inerentes à comunhão conjugal e à possível existência de filhos, melhor se explica o aumento da probabilidade da ocorrência de acidentes por via de uma maior exposição aos perigos da circulação rodoviária.

Outros investigadores como Miller e colaboradores (2002), verificaram que na identificação dos preditores associados à condução agressiva, constavam para além do consumo de álcool e drogas, a predominância dos condutores solteiros. Também Wieczorek (1995) verificou que os condutores que auto-relatavam reincidências na condução sob o efeito do álcool eram mais novos, tinham maiores rendimentos e nunca tinham sido casados. Em contrapartida, os divorciados auto-relatavam menos consumo de álcool na condução, mas maior taxa de acidentes e de contra-ordenações por infracção às regras do Código da Estrada. Um estudo realizado nos países do Golfo Pérsico por Al-Madani e Al-Janahi (2002), sobre a avaliação e a compreensão dos sinais de trânsito, permitiu concluir que os condutores casados com menos de cinco anos de experiência de condução, conheciam e interpretavam melhor os sinais de trânsito do que os restantes condutores solteiros. Associado ao estado civil está o facto de um condutor ter ou não ter filhos e nessa perspectiva, os condutores que não têm filhos avaliam como sendo menos perigosos os comportamentos de risco, assumem mais riscos devido à pressa e à maior perceção do autocontrolo e estão mais dispostos a mudar o seu estilo de condução, em oposição aos condutores que têm filhos e que em regra apresentam uma identidade como condutor mais forte e enraizada, têm uma auto-imagem mais positiva, incorrem em menos comportamentos de risco e estão menos dispostos a mudar o seu estilo de condução (Aliança para a Prevenção Rodoviária, 2012).

3.2.4 Sono e Fadiga

A sonolência e as perturbações dos estados de vigília são responsáveis todos os anos por inúmeros acidentes de trabalho, especialmente na indústria dos transportes (McConnel et al., 2003; Otmani et al., 2005; Smith & Carrington, 2005). A flutuação do estado de vigília é um fenómeno fisiológico natural que ocorre ao longo das 24 horas do dia,

particularmente nos períodos compreendidos entre as 13H00 e as 16H00 e muito particularmente entre as 01H00 e as 06H00, podendo ser mais ou menos reduzida em função de vários factores endógenos (temperatura corporal, ritmo cardiovascular ou actividade hormonal) ou exógenos, como a alternância da luz solar em função do dia/noite, reduzida intensidade do trânsito, etc. São esses enfraquecimentos do estado de vigília que poderão explicar o aumento do número de acidentes que se registaram durante esses períodos (Campagne et al., 2004; Paiva, 2004). É ainda comum pensar-se que a fadiga ao volante corresponde ao adormecimento durante a condução, quando na realidade esta é a situação extrema, pois a fadiga inicia-se muito antes, começando por diminuir a capacidade de uma condução segura (traduzida na lentidão de reacção, mudanças bruscas de velocidade, dificuldade no desempenho da condução, dificuldade em manter a trajectória, etc).

A par de outros factores individuais, como motivação, experiência de condução, dormir pouco, consumo de substâncias (álcool, cafeína ou drogas) ou determinadas condições ambientais, são sobretudo os condutores mais jovens e do sexo masculino quem surge envolvido em acidentes de viação causados pela sonolência (Barrett et al., 2005; Campagne et al., 2004). Os condutores idosos têm menos probabilidade de ter acidentes relacionados com a fadiga, porquanto, os mesmos podem ajustar as suas necessidades de condução às circunstâncias das suas capacidades físicas e assim evitar condições de insegurança (MacGwin e Brown, 1999). Contudo, Carter e colaboradores (2003), ao fazerem uma revisão da literatura verificaram que os vários tipos de perturbações do sono (ressonar e ter apneia obstrutiva) e a fadiga apresentavam uma relação muito fraca e limitada com os acidentes de viação.

Com efeito, mesmo que a sonolência não configure a única falha do condutor, é no entanto uma das principais causas de morte, especialmente nas auto-estradas, sobretudo quando há pouco trânsito e a condução se torna numa tarefa bastante monótona (Campagne et al., 2004; Maycock, 1997; Sagberg, 1999). Em estudos realizados na Finlândia e nos Estados Unidos, verificou-se que respectivamente 10 e 15% dos acidentes mais graves, tinham como causa directa a sonolência ou a fadiga do condutor (Campagne et al., 2004). Mais de metade dos acidentes em que se verifica a fadiga do condutor, ou nos acidentes que ocorrem nas duas horas iniciais depois do começo da viagem, a falta de descanso antes da viagem e o começo da viagem durante a noite, são factores de risco que potenciam os incidentes em que a fadiga está presente (Fell & Black, 1997). Um estudo de Flatley e colaboradores (2004), levado a cabo no Reino Unido, permitiu concluir que 32% dos

incidentes relacionados com o sono, ocorrem nas primeiras horas da madrugada, 85% são causado por condutores masculinos, dos quais 38% têm menos de 30 anos de idade e ainda que 67% ocorrem na condução de veículos ligeiros e 32% na condução de veículos de mercadorias. Em Portugal, Paiva (2004) tem vindo a alertar que a privação parcial ou total do sono conduz a erros críticos para a segurança e à avaliação incorrecta da capacidade para conduzir, não havendo reconhecimento correcto do efeito da sonolência nem por parte das autoridades, nem por parte dos condutores, pois estes evitam referi-la e muitas vezes ela surge associada ao consumo de álcool, fadiga, mau tempo, etc. Refere ainda que o condutor tem tendência a continuar a guiar em vez de parar, e que há alguns sinais que permitem reconhecer um acidente provocado por sonolência, como por exemplo a hora do dia, a estrada ter boa visibilidade, não se verificarem manobras para evitar o acidente, este ser aparentemente implausível, etc.

São sobretudo os condutores profissionais quem devido ao elevado número de horas que passam ao volante (Carter et al., 2003; McCartt et al., 2000; Otmani et al., 2005), especialmente durante a noite, mais estão sujeitos ao enfraquecimento do estado de vigília e por conseguinte a ter acidentes por via do estado de sonolência que não conseguem controlar (Otmani et al., 2005) e são também os condutores mais jovens do sexo masculino que surgem envolvidos em acidentes de viação desse tipo, sobretudo nas auto-estradas, quando há pouco trânsito e a condução se torna numa tarefa monótona.

3.2.5 Doenças Crónicas

As doenças crónicas são também elas um factor de risco importante que afecta sobretudo os condutores mais idosos, em regra com mais de setenta e cinco anos de idade e cujas condições médicas/físicas podem ser determinantes para aumentar o risco de fatalidade dos acidentes em que os mesmos se vêm envolvidos (Zhang et al., 2000). Os condutores idosos têm maior probabilidade de sofrer de doenças crónicas do que os mais jovens, sendo que a diabetes, as doenças cardíacas e os problemas de visão e audição, são mais acentuados nessas idades. A relação entre as doenças crónicas e o risco de acidente entre condutores idosos, nem sempre é fácil de estabelecer, em virtude de haver variadíssimos estudos cujos resultados são inconclusivos e controversos (Zhang et al., 2000). Com efeito, as condições médicas e físicas dos condutores com doenças crónicas, podem levar a uma incapacitação repentina, daí aumentando o risco de acidente e a gravidade das suas consequências. Tal como refere Blomqvist (1998), o risco de acidente nos condutores idosos, aumenta em função do declínio cognitivo relacionado com as

doenças demenciais, nomeadamente o déficit de atenção e do campo visual, originando declínios funcionais que podem acarretar consequências graves, sobretudo nos acidentes que ocorrem nos cruzamentos. Alguns estudos, como o de McGwin e Brown (1999), ao avaliarem as condições médicas crónicas e os declínios funcionais de condutores de várias idades, concluíram que nos condutores mais idosos essa causalidade representava 8%, nos de meia-idade 3% e nos condutores mais jovens, apenas 1%. Também Hakkanen e Summala (2001), verificaram que no caso de acidentes de viação fatais entre condutores de pesados de mercadorias, a probabilidade da responsabilidade dos acidentes aumentava em função de os condutores terem ou não terem uma doença crónica, nomeadamente os condutores diabéticos cujo risco é mais acentuado. Para além disso, verifica-se que existe uma probabilidade muito forte da existência de uma relação directa entre a condução prolongada, a saúde precária do condutor e os problemas relacionados com a fadiga, o que aumenta exponencialmente o risco de acidente. Esse estudo (Hakkanen & Summala, 2001), permitiu também concluir que apesar de 12% dos condutores de pesados de mercadorias terem doenças crónicas, em regra a ocorrência de acidentes é justificada por erros relacionados com as funções cognitivas, sem ter em conta a existência das mesmas. Também o sono e a fadiga podem estar associados às doenças crónicas, causando a incapacidade temporária do condutor, ao ponto de potenciar a ocorrência de acidentes (Flatley et al., 2004). As múltiplas condições médicas dos condutores, podem causar importantes limitações funcionais que afectam a performance da condução, levando os condutores a adoptar estratégias compensatórias, nem sempre adequadas, originando um maior risco de acidente com maior prevalência nas condutoras idosas visto serem elas que em regra também apresentam quadros clínicos mais problemáticos e complexos do que o dos homens (Oxley et al., 2005).

Em resumo, podemos concluir que as condições médicas e físicas aumentam o risco de acidente, principalmente nos condutores mais idosos, mas com uma maior prevalência nos condutores femininos, em virtude de ser nesta faixa etária que existe uma maior probabilidade da existência de doenças crónicas.

3.2.6 Consumo de Substâncias

No consumo de substâncias destacamos sobretudo o álcool, pelos inúmeros estudos que o correlacionam com a sinistralidade automóvel, a par do consumo de outras substâncias como os medicamentos e as drogas, também elas responsáveis por diversos comportamentos de risco na condução.

No que se refere ao **consumo de álcool** e aos comportamentos a ele associados, os mesmos estão bem documentados como predictores do risco de acidentes de viação (Baker et al., 1992; Evans, 1991), não sendo de estranhar que por esse facto, a generalidade dos países tenham adoptado legislação rodoviária que consagra restrições legais ao seu consumo e pesadas penas, incluindo a pena de prisão, a todos quantos sejam detectados a conduzir sob a sua influência. A ingestão do álcool está indubitavelmente ligada à ocorrência de acidentes fatais, de acordo com os exames post-mortem de uma grande percentagem das vítimas mortais resultantes desses acidentes (Marin & Queiroz, 2000). Um estudo realizado por Miller e colaboradores (1997), nos Estados Unidos, permitiu constatar que os custos relacionados com os acidentes devidos ao consumo de álcool, são cinco vezes superiores aos dos restantes acidentes.

O consumo de álcool quer dos condutores, quer dos passageiros do banco da frente, potencia o facto de não usarem o cinto de segurança (Li, Kim & Nitz, 1999). A desobediência ao sinal vermelho e os acidentes daí decorrentes, revelaram que 53% dos condutores apresentavam elevadas concentrações de álcool no sangue (Retting, Ulmer & Williams, 1999). Também Dahlen e colaboradores (2005), num estudo que realizaram sobre comportamentos de risco, verificaram que a procura de sensações está muitas vezes associada à condução sob o efeito do álcool.

O álcool e as drogas contribuem para o aumento do risco de acidentes de trânsito, cuja gravidade pode resultar em feridos graves ou mortos (Vaez & Laflamme, 2005), pois provocam diminuição da atenção e da capacidade de reacção, audácia e desprezo pelo perigo, agressividade, alterações de percepção, etc.

Os vários estudos de investigação têm vindo a demonstrar que são detectadas elevadas concentrações de álcool no sangue numa grande percentagem de condutores que se vêem envolvidos nos acidentes de viação mais graves (Bailey, 1987; Stoduto et al., 1993) e essa constatação é corroborada por outros investigadores como Evans (1991) que detectou a presença do álcool no sangue em 47% das fatalidades associadas aos acidentes. As investigações laboratoriais têm vindo a confirmar que o consumo de álcool aumenta o tempo de reacção, diminui a coordenação visual-motora e reduz a performance do condutor (Deery & Love, 1996; Moskowitz et al., 1985; West et al., 1993^a, 1993b;).

Tem também sido possível demonstrar que os efeitos do consumo do álcool não são apenas psicofarmacológicos, pois o mesmo interage com os factores da personalidade como a hostilidade, daí resultando uma variada gama de comportamentos desviantes que

contribuem para aumentar o risco de acidente (Begg & Langley, 2004; Beirness, 1993; Donovan et al., 1983, 1986; McDonald & Davey, 1996).

Alguns autores consideram que apesar da forte correlação entre o consumo de álcool e o risco de acidente, os comportamentos associados à condução sob o efeito do álcool, também demonstram outras tendências comportamentais para além das que estão associadas ao risco e à insegurança rodoviária (Hedlund, 1994; West, 1995), como sejam a prática de crimes, o consumo de substâncias ilícitas, comportamentos anti-sociais e outros com eles correlacionados (Beirness, 1993; Donovan et al., 1985; Stacy et al., 1991; West, 1996). Tendo presente estas associações, poder-se-á inferir que os riscos associados à condução daqueles que conduzem sob a influência do álcool, não reflectem apenas os efeitos do álcool, mas toda uma constelação de comportamentos de risco na condução, como o excesso de velocidade, ou as diferentes formas de condução insegura como as ultrapassagens perigosas e as más tomadas de decisão durante a prática da condução (Horwood & Fergusson, 2000).

Os alcoólicos e os bebedores problemáticos, conduzem de modo mais negligente do que os bebedores sociais (Tsuang et al., 1985), podendo causar até 2,6 mais acidentes do que os não bebedores (Horwood & Fergusson, 2000), verificando-se também que os hábitos de consumo de álcool e as atitudes com ele correlacionadas são bastante estáveis no que respeita à condução sob a sua influência (Åberg, 1993).

Apesar de todas as evidências, as medidas adoptadas para controlar ou reduzir esse flagelo, têm sido manifestamente insuficientes, a tal ponto que se estima que a probabilidade de a Polícia detectar um condutor a conduzir com excesso de álcool no sangue, seja inferior a 1% (Roeper & Voas, 1998), percentagem também detectada num estudo efectuado por Vieira (2002) na cidade do Porto.

No que se refere ao consumo de **medicamentos**, são bastante escassos os estudos realizados sobre a possível interacção do uso de medicamentos com o risco de acidentes de viação. No entanto, o uso dos medicamentos psicoactivos por parte dos condutores, tem merecido alguma atenção, fruto dos seus possíveis efeitos ao nível do sistema nervoso central. Contudo, os resultados desses trabalhos de investigação têm sido muito inconsistentes (Barbone et al., 1998; Ray et al., 1992). Essa inconsistência ao nível dos resultados obtidos, prende-se com vários factores, entre os quais se incluem a curta ou a longa duração dos efeitos das benzodiazepinas, as diferenças que existem ao nível da severidade das próprias doenças, as comorbilidades e o uso múltiplo de vários tipos de fármacos (Hemmelgarn et al., 1997; McGwin et al., 2000; Waller, 1992). Os principais

efeitos do consumo de medicamentos na condução traduzem-se em sonolência, dificuldade de concentração, aumento do tempo de reacção, perturbações da percepção visual, dificuldade de coordenação motora, perda da noção de perigo, condução irregular, dificuldade em manter a trajectória, etc. Nos últimos tempos tem sido por vezes divulgado pelos meios de comunicação social o alerta para o consumo de determinados medicamentos que afectam a condução.

3.3 Caracterização do Condutor Português

Embora sejam relativamente escassos, existem já hoje em dia vários estudos de âmbito nacional e europeu que visam compreender o fenómeno da sinistralidade rodoviária, através da caracterização do comportamento dos condutores portugueses, visto que os mesmos são à semelhança do que acontece nos outros países, sistematicamente identificados como sendo os principais causadores dos acidentes (ex. Faria, 2010; Oliveira, 2007; Pires, 2011; Reto e Sá, 2003). Assim, para reduzir a sinistralidade rodoviária será necessário promover a mudança a médio/longo prazo dos comportamentos de trânsito desses atores.

A definição dos modelos de intervenção deve assentar no conhecimento aprofundado dos comportamentos dos condutores, mas também das percepções, crenças, normas e atitudes que sustentam esses comportamentos. O conhecimento desses indicadores torna-se ainda mais relevante dado as intervenções ancorarem, muitas das vezes, em aspetos cognitivos e comunicativos.

Os estudos mais relevantes que de forma sistemática e abrangente, examinaram os fatores que intervêm na sinistralidade rodoviária no contexto nacional, foram realizados nos últimos dez anos (Oliveira & Lorga, 2003; Reto e Sá, 2003; Barómetro AXA, 2009; Barómetro Europeu, 2010 e Aliança para a Prevenção Rodoviária, 2012).

Esses estudos centraram-se primordialmente nas seguintes três linhas de investigação:

- descrever as atitudes, percepções e comportamentos de condutores e não condutores face à sinistralidade rodoviária (ex., Oliveira & Lorga, 2003; Reto e Sá, 2003);
- analisar a sua relação com a ocorrência de acidentes (ex., Brites e Baptista, 2010; Rosário, 2009);
- compreender as consequências sociopsicológicas decorrentes do envolvimento num sinistro (ex., Cunha, 2007; Pires, 2011).

Os investigadores Reto e Sá (2003) desenvolveram um estudo aprofundado sobre a posição dos condutores portugueses face à sinistralidade rodoviária em 2002, socorrendo-se de metodologias qualitativas (grupos de discussão focalizada - GD) e de metodologias quantitativas (inquérito a amostras representativas), tendo o mesmo servido de base à elaboração do Plano Nacional de Prevenção Rodoviária 2003.

No âmbito do projeto europeu SARTRE 3 - Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe (Oliveira & Lorga, 2003), foi inquirida uma amostra representativa de condutores portugueses. Este estudo teve a vantagem de permitir comparar as práticas de condução dos condutores portugueses com as práticas de condutores de outros países.

A seguradora francesa AXA, no âmbito da sua área de negócios, realizou um estudo alargado sobre segurança rodoviária, Barómetro AXA (2009), nos países onde está implantada, entre eles Portugal, tendo utilizado uma amostra representativa dos condutores portugueses.

Também o Barómetro Europeu sobre Segurança Rodoviária (Comissão Europeia, 2010), teve três objetivos:

1. Identificar que problemas de segurança rodoviária são percebidos como mais sérios pelos cidadãos da União Europeia;
2. Identificar as áreas da segurança rodoviária em que os cidadãos gostariam que os seus governos nacionais intervissem mais;
3. Identificar as áreas de política de segurança rodoviária que os cidadãos gostariam que fossem priorizadas pelos seus governos. Com vista à concretização destes objetivos foram inquiridas amostras representativas de cidadãos dos 27 países que integram a União Europeia.

Por sua vez, o estudo da Aliança para a Prevenção Rodoviária (APR), realizado pelo Cis-IUL, ISCTE (2012), sobre as atitudes e os comportamentos dos portugueses face à sinistralidade rodoviária em 2012, permitiu obter uma visão abrangente e atualizada sobre as atitudes e os comportamentos dos condutores. Para o efeito, o estudo aborda temáticas identificadas como relevantes na literatura da especialidade, nomeadamente: a perceção da gravidade do fenómeno, fatores de risco e de prevenção, perceção de causas e consequências da sinistralidade rodoviária, auto e heteroperceção de estilos de condução, perceção de estratégias de prevenção e avaliação de campanhas de prevenção rodoviária.

Para melhor caracterizar o perfil sociodemográfico do condutor português, socorremo-nos então dos dados fornecidos pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes,

I.P., segundo o qual, no final de 2009 existiam em Portugal, 6,3 milhões de cartas de condução válidas, sendo 61% de condutores do sexo masculino e 39% do sexo feminino. Esta diferença tem vindo a ser drasticamente reduzida à medida que um número crescente de mulheres acede à habilitação de conduzir. As diferenças mais significativas entre os condutores de ambos os sexos, verifica-se sobretudo no grupo etário dos 45 aos 64 anos em que os homens com carta são mais do dobro das mulheres (2,26 vezes) e com mais de 65 anos essa diferença é quase seis vezes (5,9) superior dos homens em relação às mulheres. Nas idades compreendidas entre os 25-44 anos e os 18-24 anos, as diferenças são muito inferiores (respectivamente 1,3 e 1,28 vezes maior nos homens do que nas mulheres). Relativamente à distribuição geográfica dos condutores em Portugal Continental, verifica-se que dos 58,1% da população maior de 18 anos que possui carta de condução, 31,7% vivem no Norte do país, 24,2% no Centro e 44,1% no Sul.

Através dos inquéritos de caracterização dos condutores realizados por Reto & Sá (2003) verificou-se que a posse da carta de condução é maior entre os activos, os mais escolarizados e os que pertencem aos estratos socio-económicos mais elevados. Ainda de acordo com esses inquéritos, 30% dos condutores tem carta há menos de 10 anos, dois em cada três condutores conduzem diariamente e quase metade dos condutores já teve pelo menos um acidente.

Ainda segundo o estudo quantitativo de Reto e Sá (2003), efectuado com uma amostra representativa de portugueses maiores de idade, e com o objectivo de avaliar a legitimidade que os inquiridos atribuíam às autoridades que intervêm na área do trânsito (no que se refere a ser ou não ser justa e equitativa), concluíram que cerca de dois terços dos inquiridos consideravam as funções de ajuda e prevenção decorrentes da acção de fiscalização e apenas 20% considerava as funções da autoridade de trânsito como funções repressivas (em linguagem popular, de “caça à multa”). Este estudo contrasta no entanto com outros de natureza qualitativa, nos quais, através da técnica da entrevista grupal, a percepção do modo de actuação das forças de segurança, não só não é favorável, como é legitimadora da transgressão e de uma certa solidariedade entre condutores, que aliás se verifica sempre que os mesmos fazem sinais de luzes para avisar da presença da autoridade.

No que diz respeito ao cumprimento das regras de trânsito e às principais transgressões que lhes estão associadas, nos estudos de natureza qualitativa em que foi utilizada a entrevista colectiva (Reto & Sá, 2003), a maioria dos intervenientes assumiu não cumprir as regras de trânsito, podendo ser identificados três tipos de condutores: os

cumpridores, os transgressores selectivos e os prevaricadores crónicos. De acordo com esta tipologia, os cumpridores seriam os condutores mais velhos e os do sexo feminino, os transgressores selectivos, seriam de todas as idades, os que estacionam em cima do passeio e que ultrapassam ligeiramente os limites de velocidade e por último, os prevaricadores crónicos, que teriam idades abaixo dos 35 anos e seriam aqueles para quem o trânsito é uma selva em que se luta pela sobrevivência. Este estudo permitiu ainda identificar as principais transgressões cometidas pelos condutores portugueses, como sendo o excesso de velocidade (que é de longe aquela que os portugueses assumem praticar com mais frequência) com 29% dos condutores inquiridos, 10% assumem desrespeitar os semáforos, 14% o sinal de STOP, 13% os traços contínuos, 10% o estacionamento proibido, 5% as ultrapassagens perigosas, 3% a falta de cinto de segurança e 3% não fazer o pisca para mudança de direcção. Não dar prioridade aos peões, falar ao telemóvel e mudanças bruscas de direcção, têm apenas um valor residual de 3% para todas elas. Esta clara assunção de transgressões frequentes, algumas com uma certa gravidade, contrasta com a auto-imagem daqueles que se assumem como bons condutores e em que a culpa da insegurança rodoviária é sempre dos outros condutores.

No que se refere à percepção da aplicação e do pagamento das coimas e qual a sua influência no comportamento dos condutores, Reto e Sá (2003) apuraram que há um desconhecimento significativo sobre o actual sistema de penalizações do Código da Estrada, pois algumas coimas são sentidas com mais legitimidade do que outras (como as penalizações por excesso de álcool, de velocidade e determinadas manobras perigosas). Nas infracções por estacionamento proibido ou outras de menor importância, prevalece mais o sentimento da repressão e da “caça à multa”, do que o da prevenção. No entanto, e apesar de se verificar alguma resistência à aplicação das coimas, verifica-se que o seu agravamento pode contribuir para alterar o comportamento dos condutores, tal como tem acontecido com a redução do consumo de bebidas alcoólicas e a generalização do uso do cinto de segurança, sobretudo no banco da frente. A percepção das coimas é também condicionada pela ideia de que o sistema de cobrança é ineficiente, a par da prescrição e das amnistias que contribuem para a generalização de um certo sentimento de impunidade que a todos aproveita. De todas as medidas punitivas, a que apresenta efeitos mais persuasivos é a inibição de conduzir, logo seguida pela do pagamento imediato das coimas no local da infracção, respectivamente pelos prejuízos e pelo transtorno que as mesmas podem assumir.

Um estudo sobre comportamentos de risco entre os jovens portugueses com idades compreendidas entre os 15 e os 29 anos, realizado em Portugal no ano 2000 (Pais et al., 2003), concluiu que 80% dos acidentes registados pelos jovens portugueses são de natureza rodoviária, e que um em cada dez jovens sofreu um acidente com alguma gravidade nos três anos anteriores. Este inquérito permitiu também apurar que a sinistralidade rodoviária nessas idades tem uma predominância masculina, tende a aumentar com a idade, e encontra-se associada a três tipos de circunstâncias: possibilidade de dispor de um veículo, predisposição para a transgressão rodoviária e condução em estado alcoolizado. De um modo geral, a sinistralidade está associada ao inquirido enquanto condutor e à predisposição para cometer os vários tipos de transgressões rodoviárias que estão na origem de um grande número de acidentes. A transgressão rodoviária está significativamente associada ao sexo masculino e à condição de trabalhador, enquanto a conformidade com as regras de trânsito está correlacionada com o sexo feminino e a condição estudantil. Por último, este estudo permitiu corroborar outros que a nível internacional estabelecem uma forte associação entre o consumo do álcool nessas idades e a sinistralidade rodoviária.

Ainda no que respeita à caracterização do condutor português, importa rever as conclusões do inquérito realizado em Portugal no âmbito do projecto europeu SARTRE 3 (Oliveira & Lorga, 2003), para verificar que relativamente à cultura de risco e habituação ao perigo de conduzir, 43% dos condutores portugueses admitem conduzir sob a influência do álcool, um ou mais dias por semana, contra apenas 23% dos restantes inquiridos europeus; 42% auto-relatam que têm prazer numa condução veloz, contra apenas 34% dos restantes inquiridos; 64% admitem ultrapassar frequentemente o limite de velocidade nas auto-estradas, contra apenas 56% dos condutores europeus; 30% alegam que ultrapassam frequentemente os limites de velocidade nas áreas urbanas, contra apenas 24% dos restantes condutores inquiridos; 48% defendem o aumento do limite de velocidade nas auto-estradas, contra apenas 43% dos restantes inquiridos e por fim, 32% e 48% admitem utilizar o telemóvel respectivamente para efectuar e receber chamadas durante a condução, contra apenas 25% e 37% dos restantes condutores inquiridos. Dois outros factores importantes avaliados por esse inquérito e que subjazem a toda a problemática da segurança rodoviária, foram a eficácia ou a falta dela no que respeita à fiscalização do cumprimento das regras de trânsito, *maxime* a condução sob o efeito do álcool e o excesso de velocidade, a par da eficácia da punição que lhes está associada. Nesse sentido pudemos verificar que 67% dos condutores portugueses nunca foram submetidos ao controlo de

álcool no sangue nos últimos três anos, contra 74% dos restantes inquiridos europeus; 19% e 10% entenderam ser nula a probabilidade de respectivamente virem a ser testados ao álcool e ao controlo de velocidade no trajecto quotidiano, contra respectivamente 28% e 13% dos restantes inquiridos. No que respeita à eficácia da punição, dos 43% e 42% dos condutores portugueses que respectivamente admitiram conduzir sob a influência do álcool um ou mais dias por semana ou conduzir com excesso de velocidade, apenas 3% e 9% foram respectivamente punidos, enquanto que dos 23% e dos 34% dos restantes inquiridos, apenas 1% e 18% respectivamente admitiram ter sido punidos por essas infracções.

A investigação efectuada na Universidade do Porto sobre o comportamento dos condutores (Agra, Queirós & Freitas, 2003) caracterizou várias amostras de condutores no que respeita a transgressões, acidentes, posição face à lei e dimensões da personalidade. Assim, segundo os resultados apurados e no que às transgressões diz respeito, poucos inquiridos conduziram antes de terem carta de condução, poucos foram os que transportaram objectos de auto-defesa, poucos se irritaram com o comportamento dos outros condutores e quando o fizeram, utilizaram os sinais de luzes ou a buzina. Para além disso, as transgressões que frequentemente mais praticaram, foram o excesso de velocidade, pisar traços contínuos, estacionar em locais proibidos e utilizar o telemóvel. Relativamente aos acidentes, mais de metade da amostra já esteve envolvida neles, embora na maioria dos casos, quase metade dos inquiridos não tivesse sido responsável e apenas se tivessem verificado danos materiais. No que respeita à sua posição face à lei, a maioria dos condutores da amostra, concordaram com um maior rigor nos exames de condução, na inspecção dos veículos e no seguro, ao mesmo tempo que defenderam o aumento dos limites de velocidade sobretudo nas auto-estradas. Relativamente às dimensões da personalidade segundo a teoria de Eysenck, 21% dos condutores apresentavam tendências para o neuroticismo, 28% para a extroversão e 13% para o psicoticismo, o que levou os autores a concluir que os elementos da amostra inquirida não apresentavam regra geral, comportamento e personalidade delinquentes, com excepção de 4% da amostra que ao combinarem a tendência simultânea para o neuroticismo, psicoticismo e extroversão, poderiam ser considerados como tal. Por fim, tendo realizado uma análise comparativa entre os diferentes grupos de condutores, consoante a função que atribuíam à condução, verificaram que os condutores das funções “diversão” e “profissão” apresentavam um maior número de transgressões graves, ao invés dos condutores das funções “meio de transporte para exercer uma actividade regular”, “lazer” e “exercer uma actividade profissional”, que adoptavam um estilo de condução mais normativo.

Reportando-nos por último ao estudo da Aliança para a Prevenção Rodoviária - APR (2012), por ser o mais recente, verificamos que relativamente à percepção do fenómeno da segurança rodoviária, os condutores portugueses entendem que a situação é grave, mas não é uma preocupação do dia-a-dia, levando-os em regra a subestimar a dimensão desse fenómeno. Quanto à causalidade dos acidentes em termos qualitativos, os mesmos entendem que ela é devida à falta de civismo dos condutores, à sua inadequada formação, à velocidade excessiva, ao consumo de álcool, ao uso do telemóvel, ao cansaço, à má sinalização das vias e à falta de manutenção das viaturas. Relativamente à causalidade quantitativa, 67% entendem que a mesma é devida ao excesso de velocidade, 66% à condução sob o efeito do álcool, 33% ao cansaço e distração e 24% à falta de civismo. Em termos de auto-imagem, a mesma é percebida como sendo bastante positiva, originando a falta de respeito pelo próximo, a elevada percepção da autoeficácia na condução e um elevado optimismo irrealista que culmina no não cumprimento das regras de trânsito, incorrendo em comportamentos de risco. Relativamente ao género, os homens definem-se como sendo mais ágeis, mais agressivos e menos civilizados, incorrendo mais vezes em comportamentos de risco porque “todos fazem assim”, em oposição às mulheres que consideram as práticas perigosas mais arriscadas e estão mais dispostas a mudar o seu estilo de condução. No que concerne à idade dos condutores, os mais novos têm uma auto-imagem mais negativa, incorrem em mais comportamentos de risco, devido à pressa e à percepção do controlo do veículo na estrada e têm uma maior abertura à mudança, em oposição aos condutores mais velhos que têm uma auto-imagem mais positiva, têm uma identidade de condutor mais forte e estão menos dispostos a mudar o seu estilo de condução. Em termos globais, 72% dos inquiridos entenderam que ser condutor é uma parte importante da sua identidade pessoal, 86% têm orgulho de si próprios enquanto condutores e são apenas 8% os que consideram que se transformam numa pessoa pior quando estão ao volante.

Como acabámos de descrever, existe uma multiplicidade de factores de ordem bio-psicológica e individual ou sociodemográfica que interagem entre si de modo a tornar o acto de conduzir uma tarefa complexa e nalguns casos bastante perigosa.

Não raras vezes são identificadas situações em que um desses factores, como seja por exemplo, o consumo de substâncias interfere de tal modo com outros factores sobretudo de natureza psicológica que o resultado se traduz no desencadear de uma vasta gama imprevisível de comportamentos cujas consequências podem ser mais ou menos gravosas em ambiente rodoviário.

No que se refere ao condutor português, quando comparado com os condutores europeus, o mesmo apresenta uma maior frequência de transgressões, pensando não vir a sofrer penalizações por esse comportamento e considerando que os outros condutores cometem mais infracções do que ele próprio. Ou seja, parece estar criada uma situação em que a culpa é sempre do outro e não do próprio, o que certamente dificulta as campanhas de prevenção e a mudança de comportamentos no sentido da segurança rodoviária e da diminuição do número de acidentes.

Terminado o enquadramento teórico deste trabalho, passaremos a descrever a metodologia que adoptámos para concretizar o estudo empírico a que nos propusemos.

PARTE B
ESTUDO EMPÍRICO

CAPÍTULO IV
METODOLOGIA

Neste capítulo descreveremos a metodologia utilizada no estudo empírico efectuado, dando conta dos objectivos que nortearam o seu delineamento, das hipóteses formuladas, da construção de um questionário adequado para esse efeito, da utilização de outros instrumentos de medida complementares, dos procedimentos de recolha dos dados e por último da caracterização da amostra dos inquiridos.

4.1 Objectivos e Hipóteses

Como referimos anteriormente, muitos são os autores que se têm dedicado ao estudo e á problemática das causas directas e remotas dos acidentes de viação, nas suas múltiplas vertentes. O estudo, a produção e a sistematização do conhecimento relativo ao comportamento do condutor, tem representado um enorme desafio para todos quantos pretendem encontrar modelos ou padrões de comportamento capazes de explicar as causas ou as origens das condutas desviantes durante a prática da condução.

O contributo dado pelos vários investigadores nesta área, associado à nossa preocupação cívica com o fenómeno e á nossa experiência diária enquanto utentes das vias públicas, foram as principais razões que estiveram na origem da definição do problema que pretendemos estudar. Esta investigação tem como objectivo geral, a identificação das principais diferenças sociodemográficas e bio-psicológicas que influenciam a prática dos comportamentos de risco na condução, em função do sexo dos condutores.

Partindo do pressuposto evidente que o cerne desta questão reside no comportamento do condutor (que apesar da socialização a que está sujeito é tanto mais complexo e imprevisível, quanto o é a natureza humana que o caracteriza), levou-nos à formulação de alguns objectivos específicos que consideramos pertinentes nesta investigação e que se expressam nas hipóteses que adiante identificamos:

- Caracterizar os condutores masculinos e femininos, procurando conhecer para além das suas principais características comportamentais enquanto condutores, os seus principais traços da personalidade, bem como, os dinamismos emocionais e afectivos que os condicionam (Hipóteses 1, 2, 4 e 5);
- Avaliar de forma descritiva e explicativa a emoção da cólera sentida pelos condutores, utilizando para o efeito a apresentação de filmes sobre cenários rodoviários, de molde a desencadear estados emocionais semelhantes aos experienciados na situação real de condução (Hipóteses 3 e 6);

- Analisar e descrever as várias dimensões da impulsividade dos condutores, por se tratar de uma das componentes da aceitação do risco que tem sido bastante referenciada na literatura sobre prevenção de acidentes (Hipótese 4);

- Descrever e explicar o traço procura de sensações (sensation seeking) e outras práticas de risco nos condutores que revelem tal apetência (Hipótese 7);

- Avaliar e explicar as relações entre as principais características da personalidade associadas à intensidade e à gestão do impulso agressivo e os diversos comportamentos dos condutores, tendo em conta a natureza e a intensidade das suas emoções, quando confrontados com os diversos cenários rodoviários (Hipóteses 7) .

Assim, tendo por base os objectivos definidos, delineámos as seguintes hipóteses:

- Hipótese 1 – Tendo sido demonstrado que os filmes provocam emoções (Gerrards-Hesse et al., 1994; Hesse et al., 1992; Hettema, 1994) e que as mesmas podem ser mais intensas nas mulheres (Shields, 1991), pretendemos desencadear estados emocionais diferenciados em função do sexo do condutor, recorrendo para o efeito à projecção de filmes contendo imagens reais relativas ao fluxo de trânsito normal, ao cometimento de infracções graves e à ocorrência de acidentes de viação, tentando desse modo demonstrar que os homens são mais insensíveis a esses estímulos do que as mulheres, fruto de uma maior apetência dos mesmos para as temáticas relacionadas com a performance dos automóveis.

- Hipótese 2 – Sendo as emoções primárias, positivas ou negativas, consoante a maior ou menor probabilidade de consequências indesejáveis para o sujeito (Izard, 1991), pretendemos avaliar se o filme contendo imagens relativas ao fluxo de trânsito, provoca um baixo grau de intensidade emocional (emoções positivas), de modo semelhante quer nos homens, quer nas mulheres, ao contrário dos que contêm imagens mais chocantes relacionadas com acidentes e infrações graves.

- Hipótese 3 – Dando continuidade aos estudos de Shinar (1998; Shinar et al., 2001) que evidenciaram uma maior anti-normatividade e uma maior agressividade nos condutores masculinos, pretendemos aferir se efectivamente os condutores masculinos aos contrário dos femininos, cometem em geral um maior número de erros e de infracções e vivenciam um maior número de situações que despoletam o aparecimento da cólera ou raiva durante a prática da condução.

- Hipótese 4 – À semelhança de Cestac e colaboradores (2011) que identificaram estilos de condução diferenciados entre homens e mulheres e de Shields (1991) que reporta a existência de experiências emocionais mais intensas nas mulheres, pretendemos avaliar

se a prevalência dos traços da personalidade relacionados com a impulsividade e a procura de sensações, provoca estados emocionais mais intensos nos condutores femininos.

- Hipótese 5 – Dando continuidade aos estudos de Dahlen e colaboradores (2005) e de Shields (1991) que evidenciaram respectivamente a prática de um maior número de infrações e acidentes de trânsito por parte dos condutores extrovertidos e de uma maior intensidade emocional nas mulheres, pretendemos aferir se os condutores masculinos são mais extrovertidos do que os femininos e se por via disso são mais propensos a ter acidentes de viação e mais insensíveis aos estímulos emocionais provocados pela visualização de filmes com infrações graves e acidentes.

- Hipótese 6 -Tendo como referência os estudos de Krahé e Fenske (2002) que identificaram estilos de condução mais agressivos nos homens, propomo-nos avaliar se os condutores femininos lidam melhor com as situações críticas do trânsito, susceptíveis de desencadear o aparecimento da cólera na condução.

- Hipótese 7 - À semelhança de Agra e colaboradores (2003) e de Kirkcaldy e Furnham (2000), pretendemos aferir se os condutores masculinos com uma maior prevalência dos traços psicoticismo e neuroticismo, são os que têm maior apetência para o cometimento de um maior número de comportamentos de risco e de acidentes de trânsito com culpa.

Com base nos objectivos definidos, o nosso projeto de investigação foi delineado por forma a consubstanciar um estudo simultaneamente, transversal, exploratório e comparativo sobre a emotividade e as práticas e os estilos de condução dos condutores masculinos *versus* condutores femininos. Estamos em crer que a diversidade de conceptualizações e de instrumentos ou escalas de medida, relacionados com o estilo de condução, refletem a alta complexidade e a natureza multidimensional deste fenómeno. Contudo, pensamos que as teorias que existem e as investigações relacionadas com o estilo de condução, inviabilizam a integração conceptual e empírica das várias definições e escalas de medida, numa única conceptualização multidimensional sobre o estilo de condução. Ao fazer a revisão sobre as diversas escalas que normalmente são adoptadas para avaliar os estilos de condução e a fundamentação conceptual da sua criação, verificamos que a maior parte dos investigadores apenas se interessam pelos comportamentos de condução relacionados com os acidentes de viação, o que nos levou a alargar o âmbito do nosso trabalho aos vários hábitos e comportamentos relacionados com a condução em geral, por forma a melhor identificar o leque dos estilos de condução que propiciam o envolvimento em acidentes de condução. À semelhança dos estudos

transversais, neste, os dados foram recolhidos com recurso à projeção de três pequenos filmes sobre situações de trânsito e um questionário composto por seis grupos para aferir para além da caracterização sociodemográfica, os estados emocionais e o perfil bio-psicológico dos dois grupos de condutores. O carácter exploratório prende-se com o facto de terem sido utilizados filmes de trânsito especificamente criados para a utilização no nosso estudo, a par de um questionário também construído de raiz para esse efeito que inclui, quer questões específicas dirigidas à amostra dos inquiridos, quer questões utilizadas em investigações sobre o mesmo tema ou com o mesmo tipo de inquiridos, a par da utilização de outros cinco instrumentos de medida cuja utilização tem sido feita em estudos e aplicações diversas daquela que nos propomos desenvolver. É também um estudo essencialmente comparativo, porque para além da análise dos dados da amostra global, foram estabelecidas comparações entre dois grandes grupos de sujeitos, os condutores masculinos e os femininos.

Para operacionalizar o estudo, considerámos como variáveis independentes o grupo do condutor masculino *versus* feminino e todas as suas características sociodemográficas e como variáveis dependentes todas as questões formuladas no grupo de questionários (inventário das emoções, inventário sobre o comportamento do condutor, inventário da raiva na condução, inventário da impulsividade, inventário da personalidade e inventário da procura de sensações), devidamente organizadas em grupos temáticos e que descreveremos mais adiante.

4.2 Estímulos

As emoções revelam-se sempre que algo de importante acontece, gerando pensamentos, sentimentos, comportamentos e sensações que em regra as pessoas não têm. Os sinais indesejáveis associados às emoções negativas, podem nalguns casos ser reduzidos ou camuflados por forma a atenuar a sua manifestação espontânea (Richards & Gross, 2000). Essa é uma das principais razões porque um grande número de autores considera que as emoções constituem fenómenos complexos (Moltó et al. 1999), que obrigam a encontrar medidas e estímulos confiáveis para a investigação controlada dos respectivos processos afectivos.

Assim, para identificar e medir a intensidade dos estímulos, tivemos como referência a escala proposta por Izard (1991), adaptada por Queirós (1997) que sugere que do ponto de vista experimental as emoções podem ser desencadeadas com recurso a pequenos filmes.

Numa revisão de literatura levada a efeito por Queirós (1997), verificou-se que os filmes aparecem como um dos melhores desencadeadores de emoções, tendo em conta por um lado a sua semelhança com a realidade (Forgas & Moylan, 1987; Hubert & Jong-Meyer, 1990, 1991; Philippot, 1993; Radenhausen, 1989; Russel, Horn & Huddle, 1988; Schotte, Cools & McNally, 1990; Sparks, 1989; Townsend, Kek & Tuck, 1989) e por outro a possibilidade de um melhor controlo devido a essa mesma semelhança (Gerrards-Hesse et al., 1994; Hesse et al., 1992; Hetema, 1994; Holmes, Brewin & Hennessy, 2004). A esse respeito, o paradigma do filme stressante cria situações análogas à realidade cujas respostas ao trauma podem ser estudadas em laboratório (Lazarus, Opton, Nomikos & Rankin, 1965). Apesar de haver um grande número de autores que usou este método para desencadear as emoções, não encontramos na literatura trabalhos de investigação científica que utilizem como estímulo desencadeador de respostas emocionais, imagens reais de trânsito.

Partindo do pressuposto de que os filmes constituem um estímulo válido para desencadear emoções (Gerrards-Hesse et al., 1994; Hesse et al., 1992; Hettema, 1994), uma vez que provocam alterações na resposta dos sujeitos e por conseguinte, desencadeiam estados emocionais semelhantes aos experienciados na situação real de condução, então decidimos definir o seu conteúdo, com vista a alcançar os resultados pretendidos. Embora, na maioria dos estudos científicos se utilizem filmes do circuito comercial (Queirós, 1997), resolvemos editar os nossos próprios filmes com imagens reais de trânsito.

Para o efeito, obtivemos alguns filmes de trânsito com imagens reais recolhidas com recurso ao sistema de vídeo PROVIDA instalado nas viaturas de fiscalização de trânsito das Forças de Segurança e que gentilmente nos foram cedidos para edição de três pequenos filmes que mostram situações de trânsito normal (TN), ocorrência de infrações graves (I) e acidentes (A), sendo essa a nomenclatura que passaremos doravante a utilizar.

Depois de termos definido os estímulos a utilizar, efetuámos a montagem dos três filmes, tendo os mesmos sido emparelhados quanto à duração, aproximadamente três minutos, quanto ao conteúdo (positivo, negativo e neutro), o tipo de veículos em circulação (ligeiros e pesados de passageiros, motociclos e pesados de mercadorias) e condições de circulação (sempre de dia e em cidade, estrada e autoestrada). A opção por este tipo de conteúdos, deriva do facto de os mesmos configurarem as situações diárias de trânsito com que a generalidade dos condutores se defrontam no seu dia a dia enquanto utentes das vias públicas e que os mesmos estariam aptos a desencadear as emoções

constantes da subescala de emoções com que iríamos trabalhar e que a seguir descreveremos com mais pormenor.

Cada um dos filmes foi gravado num suporte digital diferente, vulgo CD, com vista a uma melhor manipulação dos estímulos e o correspondente controlo no preenchimento da respectiva subescala de emoções, em função da ordem de apresentação dos mesmos. Essa ordem foi determinada em função da dimensão da amostra e do número de filmes, tendo os sujeitos sido divididos em pequenos grupos de maneira a poderem visualiza-los pela ordem seguinte: TN-I-A; TN-A-I; I-A-TN; I-TN-A; A-I-TN e A-TN-I. A ordem de preenchimento da respectiva subescala de emoções, também teve em conta esta distribuição.

4.3 Instrumentos

Após a apresentação dos filmes procedeu-se ao preenchimento dos vários instrumentos de medida, nomeadamente um questionário que construímos propositadamente para o efeito e destinado a fazer a caracterização sociodemográfica e psicológica dos condutores masculinos e femininos da nossa amostra. O mesmo é constituído por sete grupos temáticos, respetivamente: a subescala das emoções, da Escala de Emoções, Sensações e Cognições 96 (EESC96), para aferir o grau de intensidade emocional sentido pelos condutores após a visualização de cada um dos filmes que serviram como estímulo para o desencadear das várias emoções, um destinado à recolha de dados sociodemográficos, o DBQ- Driver Behavior Questionnaire (Reason et al., 1990, Reimer et al., 2005) para aferir a frequência de lapsos, erros e infracções, o DAS- Driving Anger Scale (Deffenbacher et al., 1994, Delhomme & Villieux, 2005; Lajunen & Parker, 2001) para medir os níveis de raiva na condução, o BIS-11 Barratt Impulsiveness Scale (Patton, Stanford & Barratt, 1995) para medir os graus de impulsividade, o EPQ-RSS Eysenck Personality Questionnaire - Revised Short Scale (Eysenck & Eysenck, 1964) para identificar o perfil psicológico dos condutores e o SSS-V Sensation Seeking Scale (Zuckerman, 1979, Zuckerman, 1994) para medir os níveis da prevalência do traço de personalidade da procura de sensações, num total de 222 questões (em que algumas possuem filtros de resposta e por isso estão numeradas em sub-questões ou alíneas), maioritariamente apresentadas num formato nominal/categorial ou num formato de escala ordinal de tipo Likert.

Após algumas aplicações que funcionaram como pré-teste e efectuadas as rectificações e aperfeiçoamentos necessários, chegámos à versão final do questionário, que apresentamos em Anexo.

Mesmo prevendo que o tempo a dispensar no seu preenchimento seria um pouco longo (30 a 45 minutos), tal não nos demoveu de introduzir todas as questões e recolher toda a informação que considerámos essencial para avaliar o perfil psicológico e as práticas da condução dos condutores masculinos e femininos que compõem a nossa amostra. Com efeito, a caracterização sociodemográfica, tem um núcleo principal constituído por cinco questões cujo objectivo foi o de obter informação sobre o sexo, idade, habilitações literárias, estado civil e a profissão do condutor, bem como, um outro grupo composto por nove questões que visam caracterizar o tipo de condutor quanto ao número de anos com carta de condução e de condução regular, o tipo de veículo que conduz com maior frequência, o número de acidentes de viação e a responsabilidade e a causalidade dos mesmos.

Em seguida apresentamos os restantes instrumentos que incorporámos no questionário.

4.3.1 Subescala das emoções

Para avaliar as emoções dos sujeitos foi utilizada a parte correspondente à subescala das emoções, da Escala de Emoções, Sensações e Cognições 96 (EESC96), construída no âmbito dos estudos interdisciplinares droga-crime (Queirós, 1997).

Esta subescala que discrimina as onze emoções primárias que os sujeitos da amostra poderão sentir em maior ou menor grau de intensidade quando visualizam os filmes de trânsito que lhes são apresentados, foi reproduzida três vezes no questionário por forma a ser preenchida sequencialmente após o visionamento de cada um dos filmes que foram utilizados como estímulos neste estudo.

Esta subescala corresponde a uma versão modificada da *Differential Emotion Scale* desenvolvida por Izard para avaliar as emoções primárias numa escala de intensidade que varia entre zero e cinco.

As 11 emoções primárias que compõem esta subescala, são: o interesse ou curiosidade, a alegria ou felicidade, a surpresa ou espanto, a angústia ou ansiedade, a cólera ou irritação, o nojo ou repugnância, o desprezo ou desdém, o medo ou receio, a vergonha ou humilhação, a tristeza ou desânimo e a culpa ou remorsos. Essas emoções são classificadas como sendo positivas ou negativas, em função da menor ou maior

probabilidade de acarretarem consequências indesejáveis para o sujeito (Torres & Guerra, 2003). O interesse, a alegria e a surpresa foram catalogadas como sendo emoções positivas, ao contrário das restantes oito que foram consideradas como sendo emoções negativas (Izard, 1991; Izard & Buechler, 1980, Torres & Guerra, 2003).

Adicionalmente tivemos o cuidado de identificar cada emoção com um sinónimo, a fim de prevenir eventuais dificuldades de identificação das mesmas e o respetivo grau de intensidade foi medido com recurso a uma escala do tipo Likert, composta por seis graus, variáveis de (0 - não sinto a emoção) a (5 - sinto a emoção com muita intensidade).

Tabela 1 - Itens da Subescala das Emoções

Itens da subescala das emoções
<i>Positivas</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Interesse ou curiosidade • Alegria ou felicidade • Surpresa ou espanto
<i>Negativas</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Angústia ou ansiedade • Cólera ou irritação • Nojo ou repugnância • Desprezo ou desdém • Medo ou receio • Vergonha ou humilhação • Tristeza ou desânimo • Culpa ou remorsos

4.3.2 DBQ- Driver Behaviour Questionnaire

O estilo de condução está relacionado com os hábitos individuais de condução, i.e. o modo como o condutor decide conduzir e que geralmente adopta quando conduz (Elander, West, & French, 1993). Um dos instrumentos de medida mais adoptados para avaliar o estilo de condução é o Driver Behaviour Questionnaire (DBQ) (Reason et al., 1990, Reimer et al., 2005) que é composto por uma escala com 24 itens, distribuída por 8 lapsos, 8 erros e 8 infracções que podem ocorrer durante a condução e que normalmente é replicada em inquéritos internacionais sobre o comportamento dos condutores. Este

instrumento foi traduzido para português, sendo essa tradução verificada por uma retro- tradução realizada por tradutor independente. As duas versões foram comparadas e apresentaram concordância semântica aceitável para todos os itens. Cada item é avaliado numa escala do tipo Likert com seis graus que variam de nunca até quase sempre.

Os lapsos são potencialmente embaraçosos para o condutor, podendo ser a fonte de alguma inconveniência na prática da condução, contudo normalmente não põem em risco a integridade física ou a vida dos condutores. A sua prática é mais comum nos condutores femininos do que nos masculinos, a par da idade que também está estatisticamente mais associada ao cometimento dos lapsos, sendo os condutores mais velhos os mais propensos a essa prática (Åberg & Rimmö, 1998; Blockley & Hartley, 1995; Parker, McDonald, Rabbitt, & Sutcliffe, 2000; Reason et al., 1990). Na subescala dos lapsos, a pontuação pode variar entre 0 e 40, havendo uma relação diretamente proporcional entre esse valor e o número e a intensidade dos lapsos cometidos. Em síntese, podemos considerar que o cometimento de lapsos está mais associado aos condutores femininos, aos condutores mais velhos e todos aqueles que reprovam várias vezes no exame para a obtenção da carta de condução.

Os erros por sua vez, são o exemplo da falha das ações que foram planeadas para alcançar determinados objectivos e que incluem as falhas de observação e de avaliação ou julgamento. Em regra os erros não têm uma relação sistemática com a idade ou com o sexo dos condutores, embora haja estudos que revelam um ligeiro aumento do número de erros nos condutores masculinos em relação aos femininos. Na subescala dos erros, a pontuação pode variar entre 0 e 40, havendo uma relação diretamente proporcional entre esse valor e o número e a intensidade dos erros cometidos.

As infrações são definidas como sendo os desvios deliberados das práticas consideradas necessárias para operar em segurança um sistema potencialmente perigoso, ou os desvios normativos resultantes do não cumprimento das normas e regulamentos em vigor sobre a circulação rodoviária. As infrações a que nos referimos no nosso estudo, têm mais a ver com as práticas que normalmente são reconhecidas no auto-relato como sendo “maus atos”, do que propriamente meras transgressões ao código da estrada. As infrações são classificadas como agressivas e ordinárias (Lawton, Parker, Stradling & Manstead, 1997a), consoante apresentem ou não uma componente emocional ou interpessoal (v.g. tocar a buzina quando se está aborrecido), no caso das agressivas e tenham uma natureza meramente intencional no caso das ordinárias. Neste estudo decidimos não dissociar as infrações agressivas das ordinárias, considerando-as na mesma subescala do DBQ que é

composta por 8 itens, à semelhança das subescalas dos lapsos e dos erros e cuja pontuação pode variar entre 0 e 40, havendo uma relação diretamente proporcional entre esse valor e o número e a intensidade das infrações cometidas. Todas as subescalas apresentam valores de consistência interna aceitáveis, variando o alfa de Cronbach entre 0,61 e 0,73. A pontuação pode variar entre 0 e 40, havendo uma relação diretamente proporcional entre esse valor e o número e a intensidade das infrações cometidas. A literatura sobre esta temática, tende a considerar que os homens e os condutores mais novos, cometem mais infrações do que as mulheres e os condutores mais velhos, a par dos condutores que conduzem com mais frequência que também eles cometem mais infrações. Para melhor compreender o instrumento, agregámos os itens do DBQ por subescala.

Tabela 2 - Itens do Driver Behaviour Questionnaire (DBQ)

Itens do DBQ
<i>Lapsos</i>
2. Circular na faixa de rodagem errada ao aproximar-se de um cruzamento.
4. Distrair-se e não prestar atenção aos sinais de informação e falhar a saída que pretendia.
7. Esquecer-se onde deixou o carro num parque de estacionamento.
9. Ao fazer marcha-atrás, embater em algo que já lá estava mas no qual não tinha reparado.
13. Esquecer-se e deixar os faróis no máximo até outro condutor fazer sinais de luzes.
18. Durante a condução, ligar um botão quando na realidade pretendia ligar um outro.
20. Pretender viajar na direção A e aperceber-se que está já na direção B por ser esse o trajeto habitual.
23. Aperceber-se de que não se lembra muito bem da estrada ao longo da qual acabou de viajar.
<i>Erros</i>
1. Tentar ultrapassar um veículo que está a dar sinal de virar à esquerda.
3. Distrair-se e não reparar no sinal de STOP ou de perda de prioridade e quase colidir com os veículos que têm prioridade.
5. Distrair-se e não reparar na prioridade aos peões quando muda de rua e a passadeira está depois de uma curva.

8. Ao entrar numa estrada principal, prestar tanta atenção ao fluxo de trânsito que aí circula que quase bate no carro da frente.
11. Ao fazer uma curva, quase atropelar um ciclista ou peão que circulam do lado direito.
14. Esquecer-se de olhar pelo espelho retrovisor ao sair da estrada ou ao mudar de faixa de rodagem.
17. Durante uma ultrapassagem, avaliar como menos rápido o veículo que circula em sentido contrário.
19. Travar bruscamente numa estrada escorregadia ou rodar o volante de modo a provocar derrapagens.

Infrações

6. Conduzir muito próximo da traseira do carro da frente, forçando o seu condutor a conduzir mais rápido ou a sair do caminho.
10. Atravessar um cruzamento com o sinal amarelo mesmo sabendo que vai mudar rapidamente para vermelho.
12. Desrespeitar o limite de velocidade durante a noite ou de madrugada.
15. Irritar-se sempre com um tipo particular de condutores e mostrar-lhes a sua hostilidade de qualquer forma.
16. Ficar impaciente com um condutor mais lento na faixa da esquerda e ultrapassá-lo pela direita.
21. Conduzir mesmo sabendo que ultrapassou o limite permitido de álcool no sangue.
22. Picar-se ou envolver-se em corridas momentâneas com outros condutores.
24. Zangar-se com o comportamento de outro condutor e persegui-lo para lhe mostrar o seu descontentamento.

No que diz respeito à consistência interna do DBQ, calculada através do coeficiente alfa de Cronbach (Cronbach, 1951), os autores reportam os valores de alfa de 0,80 nos erros, 0,82 nas infrações e 0,85 nos lapsos, tendo utilizado uma amostra de 83 condutores (Reimer et al., 2005). As qualidades psicométricas do DBQ têm sido amplamente analisadas e os três fatores básicos da escala têm sido confirmados em diversas populações (Åberg & Rimmö, 1998; Blockey & Hartley, 1995; Kontoyiannis et al., 2002; Xie & Parker, 2002) e também entre populações de diferentes países (Lajunen, Parker & Summala, 2004). Por exemplo na Turquia, Özkan e Lajunen (2005), realizaram um estudo com uma amostra de 354 condutores, tendo obtido valores de alfa de Cronbach entre 0,57 e

0,80. Na nossa amostra, o cálculo de fidelidade através do alfa de Cronbach traduziu-se em valores adequados para todas as dimensões, variando entre 0,64 nos erros, 0,70 nos lapsos, 0,78 nas infrações e 0,85 para o total da escala. Assim, podemos afirmar que também na nossa amostra o DBQ evidencia qualidades similares àquelas que têm sido referidas nos diversos estudos psicométricos internacionais.

4.3.3 DAS- Driving Anger Scale

A raiva na condução foi medida com recurso a uma versão traduzida e adaptada para português da Driving Anger Scale (DAS), (Deffenbacher et al., 1994; Delhomme & Villieux, 2005), por se tratar de um inventário que descreve as situações em que o condutor pode sentir ou expressar cólera ou irritação durante a condução. A mesma é composta por 33 itens, dos quais 3 para identificar a prática de gestos hostis, 4 para situações de condução ilegal, 4 relacionados com a presença das autoridades policiais na estrada, 6 relacionados com condução lenta, 9 relacionados com situações de falta de cortesia no trânsito e ainda 7 relativos à circulação condicionada. Cada item é avaliado numa escala do tipo Likert com cinco graus que variam de 1 (pouca) até 5 (muita).

A visualização dos pequenos filmes que utilizámos neste estudo, revelou-se fundamental para este questionário, pois a cólera enquanto emoção primária pode ser provocada pela visualização das cenas de condução que mais impressionam os condutores. A escala com 33 itens mede a intensidade da raiva sentida como resultado da avaliação das situações relacionadas com o trânsito e a condução de veículos automóveis. Os participantes são convidados a imaginar-se eles próprios nos vários cenários potenciadores do aparecimento de raiva na condução e a quantificar o nível de raiva que sentem numa escala de cinco pontos que vai de 1 (pouca) até 5 (muita). São disso exemplo os seguintes itens: “há um condutor que conduz colado à traseira do seu veículo”, “está preso num engarrafamento”, “passa um radar de controlo de velocidade que está disfarçado”, “quando está a ultrapassar, vê que o outro veículo acelera”, “conduz atrás de um camião cuja carga oscila” e “o condutor do carro da frente não avança quando fica o sinal verde”. Os autores identificaram as seguintes seis subescalas: (1) gestos hostis, (2) condução ilegal, (3) presença das autoridades policiais, (4) condução lenta, (5) descortesia e (6) circulação condicionada. Adicionalmente provou-se que a raiva na condução está correlacionada com o traço geral da raiva e o traço da ansiedade e que o DAS permite diferenciar os condutores em função da maior ou menor propensão para desencadear sentimentos ou comportamentos

de raiva (Deffenbacher et al., 2000, 2003). Para melhor compreender o instrumento, agregamos os itens da DAS por subescala.

Tabela 3 - Itens da Driving Anger Scale (DAS)

Itens da DAS
<i>Gestos Hostis</i>
21. Há um outro condutor que lhe faz um gesto obsceno a propósito da sua condução.
24. Há um outro condutor que lhe buzina a propósito da sua condução.
27. Há um outro condutor que lhe grita ou o insulta a propósito da sua condução.
<i>Condução ilegal</i>
2. Vê um outro condutor conduzir depressa demais para o estado da estrada.
6. Há um outro condutor a conduzir em ziguezague e mete-se à sua frente.
13. Vê um outro condutor desrespeitar o sinal vermelho ou de stop.
25. Vê um outro condutor exceder muito o limite de velocidade naquele local.
<i>Presença das autoridades policiais</i>
11. Vê escondido um carro da Polícia que vigia o trânsito.
16. Passa um radar de controlo de velocidade que está disfarçado.
23. Há um carro da Polícia que circula perto do seu veículo.
29. Um agente da Polícia faz-lhe sinal para encostar o carro.
<i>Condução lenta</i>
1. O condutor do carro da frente não avança quando fica o sinal verde.
3. Vê um peão que atravessa lentamente e fora da passadeira, obrigando-o a abrandar
4. Vê um outro condutor conduzir lentamente na via de ultrapassagem e entupir o trânsito.
9. Vê um outro condutor conduzir demasiado devagar para o trânsito daquele local.
10. Vê um veículo lento circular numa estrada de montanha e recusar encostar à direita para deixar os outros ultrapassarem.
18. Há um outro condutor que estaciona devagar e entope o trânsito.
<i>Descortesia</i>
5. Há um condutor que conduz colado à traseira do seu veículo.
7. Há um outro condutor, na auto-estrada, que se atravessa à sua frente para sair à direita.

8. Há um outro condutor que ocupa o estacionamento que você se preparava para usar.
12. Há um outro condutor que faz marcha-atrás e parece não ver o seu veículo.
14. De noite, o veículo com o qual se cruza continua com os faróis nos máximos.
15. De noite, o veículo atrás de si conduz com os faróis nos máximos.
17. Quando está a ultrapassar, vê que o outro veículo acelera.
20. Há um outro condutor vindo da direita que se mete à sua frente e não espera, mesmo vendo que não há mais ninguém atrás de si.
28. Vê um ciclista conduzir no meio da estrada e entupir o trânsito.

Circulação condicionada

19. Está preso num engarrafamento.
 22. Cai num buraco que não estava sinalizado.
 26. Conduz atrás de um camião cuja carga oscila.
 30. Conduz atrás de um veículo que liberta muito fumo pelo escape ou pinga gasolina ou óleo.
 31. Há um camião que liberta areia ou gravilha que bate no seu veículo.
 32. Conduz atrás de um camião grande que lhe impede a visibilidade.
 33. Encontra obras na estrada e é obrigado a fazer um desvio.
-

No que diz respeito à consistência interna do DAS e à fiabilidade no teste-reteste, calculada através do coeficiente alfa de Cronbach, Deffenbacher e colaboradores (1994), testaram uma versão longa e uma versão curta numa amostra de 1526 estudantes universitários, onde obtiveram valores de alfa respectivamente de 0,96 e 0,92. As qualidades psicométricas do DAS têm sido devidamente avaliadas e os seis fatores básicos da escala têm sido confirmados com diversas amostras de condutores. Por exemplo na França, Delhomme & Villieux (2005), realizaram um estudo com duas amostras de 284 jovens condutores, tendo obtido valores de alfa de Cronbach entre 0,68 e 0,90. Na nossa amostra, o cálculo de fidelidade através do alfa de Cronbach traduziu-se em valores adequados para todas as dimensões, variando entre 0,60 na “condução ilegal”, 0,69 na “presença das autoridades policiais”, 0,78 na “condução lenta”, 0,78 na “circulação condicionada”, 0,80 nos “gestos hostis”, 0,80 na “descortesia” e 0,92 para o total da escala. Assim, podemos afirmar que também na nossa amostra o DAS evidencia um bom coeficiente de fidelidade, compatível com os que têm sido referidos noutros estudos internacionais.

4.3.4 Inventário da impulsividade de Barratt

A impulsividade é um fenótipo complexo caracterizado por diferentes padrões cognitivos e comportamentais que levam a consequências disfuncionais imediatas e no médio/longo prazo. De acordo com Moeller e colaboradores (2001), a impulsividade ocorre quando: (1) há mudanças no curso da ação sem que seja feito um julgamento consciente prévio; (2) ocorrem comportamentos impensados; (3) se manifesta uma tendência a agir com menor nível de planejamento em comparação com indivíduos com o mesmo nível intelectual.

Diversos são os transtornos em que as diferentes manifestações da impulsividade se apresentam de forma intensa, gerando prejuízos para o indivíduo e para todos aqueles que o rodeiam. Tanto nos transtornos do controle do impulso (jogo patológico, piromania, cleptomania, tricotilomania, oniomania), como nos transtornos de personalidade (personalidade antissocial, personalidade borderline, personalidade explosivo intermitente) e outros descritos nos eixos I e II do DSM-IV (dependência e abuso de substâncias, transtorno afetivo bipolar, transtorno do comportamento e o transtorno do déficit de atenção e a hiperatividade), podem ocorrer manifestações de impulsividade.

Mesmo nas situações em que a impulsividade não está associada ao quadro sintomático de um transtorno, uma maior expressão desse traço fenotípico pode levar a prejuízos importantes. Por exemplo, há evidências da relação entre impulsividade e comportamentos de risco no trânsito (Araújo et al., 2009).

O impacto e os prejuízos das diferentes manifestações da impulsividade em diversas situações do cotidiano, seja na presença de transtornos mentais ou não, justificam o investimento no desenvolvimento de medidas de avaliação, prevenção e tratamento. Tais medidas, entretanto, devem ter como base modelos teóricos consistentes e capazes de explicar as diferentes manifestações da impulsividade, inclusive em termos neurobiológicos.

Um dos modelos mais influentes na explicação do comportamento impulsivo foi proposto por Ernst Barratt. Na versão atual do modelo, a impulsividade é concebida como apresentando três componentes distintos, a saber: a) motor: a impulsividade motora está relacionada à não inibição de respostas incoerentes com o contexto; b) atencional: impulsividade relacionada com a tomada de decisão rápida e c) falta de planejamento: engloba comportamentos orientados para o presente. A escala de autorrelato desenvolvida por Barratt para avaliar essas dimensões da impulsividade é denominada Barratt Impulsiveness Scale (BIS-11), e evidências de validade foram obtidas nos estudos

desenvolvidos por Patton e colaboradores (1995), numa amostra composta por 412 universitários, 248 pacientes psiquiátricos e 73 presidiários do sexo masculino. Os resultados da análise fatorial exploratória pelo método dos componentes principais e rotação oblíqua identificaram seis fatores de primeira ordem e três fatores de segunda ordem, sendo que dois deles são semelhantes ao modelo teórico. No entanto, o terceiro fator de segunda ordem não coincide com a definição conceptual de impulsividade cognitiva. Os índices de consistência interna foram altos e variaram entre 0,79 e 0,82, considerando cada uma das amostras. Por fim, a análise de variância univariada indicou que os grupos se diferenciam quanto às medidas de impulsividade ($F = 27,49$; $p < 0,001$); os universitários apresentam pontuações mais baixas em relação aos pacientes psiquiátricos e aos presidiários.

Apesar de não se encontrarem na literatura estudos de adaptação transcultural da BIS-11, a avaliação das suas propriedades psicométricas em adultos portugueses, foi feita por Romeiro, Almeida e Horta, (2006).

Sendo a impulsividade um dos principais fatores da personalidade, a operacionalização desse constructo foi feita através do inventário Barratt Impulsiveness Scale (BIS-11, de Patton, Stanford & Barratt, 1995), traduzido e adaptado para português por Romeiro, Almeida e Horta, (2006). Este inventário foi oficialmente revisto 11 vezes, entre 1965 e 1995. Durante esse período de 30 anos, os autores preocuparam-se em aperfeiçoar a estrutura da escala através de análises factoriais e da verificação da sua correlação com outros instrumentos avaliadores da impulsividade, particularmente o modelo da escala de impulsividade de Eysenck (Eysenck & Eysenck, 1977, 1978). Foi com base nesses estudos que os autores finalmente definiram as três subescalas que compõem a BIS-11 (Patton, Stanford & Barratt, 1995), a saber: a subescala da Impulsividade Motora que se relaciona com o agir sem pensar e com a falta de perseverança; a subescala da Impulsividade da Atenção que está relacionada com o facto de o sujeito pensar, decidir e concluir apressadamente, sendo por isso uma medida de falta de atenção, de dificuldade de concentração e de instabilidade cognitiva e por último, a subescala da Impulsividade por Falta de Planeamento que representa a incapacidade de antever consequências futuras e comportamentos voltados para objectivos imediatos, sendo portanto uma forma de avaliação da intolerância relativamente à complexidade cognitiva e do autocontrolo do sujeito.

A BIS-11 é uma escala de autopreenchimento composta por um grupo de 30 questões que descrevem as formas habituais de agir, das quais 12 sobre impulsividade por falta de

planeamento, 10 sobre impulsividade motora e 8 sobre impulsividade da atenção que são avaliadas numa escala de tipo Likert de quatro graus que variam de “Nunca ou raramente” até “Quase sempre”, sendo que, quanto maior a pontuação, maior o nível de impulsividade. A BIS-11 fornece assim um resultado total (mínimo de 30 e máximo de 120), resultante da soma dos seus 30 itens, sendo que quanto maior a pontuação obtida, mais forte se torna a presença de comportamentos impulsivos. Permite igualmente a obtenção de resultados parciais para cada um dos 3 subfactores que a compõem: Impulsividade Motora (mínimo de 11 e máximo de 44), Impulsividade da Atenção (mínimo de 8 e máximo de 32) e Impulsividade por Falta de Planeamento (mínimo de 11 e máximo de 44). Para melhor compreender o instrumento, agregámos os itens do BIS-11 por subescala.

Tabela 4 - Itens da Barratt Impulsiveness Scale (BIS-11)

Itens da BIS-11

Impulsividade por falta de planeamento

1. Planeio cuidadosamente as minhas tarefas.
7. Planeio as minhas viagens com muita antecedência.
8. Tenho auto-domínio.
10. Sou poupado.
12. Penso profundamente em tudo.
13. Planeio ter um trabalho seguro.
14. Digo as coisas sem pensar.
15. Gosto de pensar em problemas complexos.
18. Aborreço-me com relativa facilidade quando estou a resolver problemas mentalmente.
27. Estou mais interessado(a) no presente que no futuro.
29. Gosto de puzzles/quebra-cabeças.

Impulsividade motora

2. Faço as coisas sem pensar.
3. Tomo decisões rapidamente.
4. Sou uma pessoa despreocupada.
16. Mudo de trabalho.
17. Sigo o “impulso”.
19. Sigo o impulso do momento.

21. Mudo de casa.
22. Compro coisas “por impulso”.
23. Só consigo pensar num problema de cada vez.
25. Gasto mais do que ganho.
30. Planeio o futuro.

Impulsividade da atenção

5. Não “presto atenção”.
 6. Tenho pensamentos “rápidos”.
 9. Concentro-me com facilidade.
 11. Sinto-me pouco à vontade em peças de teatro ou conferências.
 20. Estou sempre a magicar.
 24. Mudo de hobbies.
 26. Penso superficialmente nas coisas.
 28. Fico inquieto(a) em conferências ou palestras.
-

Relativamente às qualidades psicométricas da BIS-11 (Patton, Stanford & Barratt, 1995), os autores consideram que a mesma tem níveis aceitáveis de consistência interna e de fiabilidade, avaliados pelo alfa de Cronbach, com coeficientes relativos ao total da escala entre 0,79 e 0,83, obtidos com diferentes amostras (toxicodependentes, pacientes psiquiátricos, estudantes universitários e reclusos). Corcoran e Fischer (2000), após efectuarem um levantamento dos trabalhos existentes com a BIS-11, referem que os alfas obtidos com o total da escala se situam entre 0,79 e 0,83. Também Romeiro, Almeida e Horta, (2006) no estudo de adaptação e aferição da escala para português, obtiveram valores de alfa de 0,33 na Impulsividade da Atenção, 0,52 na Impulsividade por Falta de Planeamento, 0,53 na Impulsividade Motora e 0,71 no total da escala. Na nossa amostra, o cálculo de fidelidade através do alfa de Cronbach traduziu-se em valores satisfatórios que variam entre 0,42 para a Impulsividade da Atenção, 0,55 para a Impulsividade Motora, 0,58 para a Impulsividade por Falta de Planeamento e 0,74 para a escala total.

4.3.5 Inventário da personalidade de Eysenck

Para a avaliação básica da personalidade dos condutores, utilizámos o inventário da personalidade Eysenck Personality Questionnaire - Revised Short Scale (EPQ-R-S) de Eysenck, Eysenck & Barret, (1985) e Eysenck & Eysenck, (1996), traduzido e adaptado por Oliveira (2008). As escalas de Eysenck foram desenvolvidas e aperfeiçoadas durante

mais de 50 anos, tendo-se iniciado o estudo da avaliação da personalidade em 1952, com o Maudsley Medical Questionnaire que evoluiu para o Maudsley Personality Inventory - MPI (Eysenck, 1958, 1959), depois para o Eysenck Personality Inventory - EPI (Eysenck & Eysenck, 1964), em seguida o Eysenck Personality Questionnaire - EPQ (Eysenck & Eysenck, 1975), ainda uma versão revista e uma versão reduzida, o Eysenck Personality Questionnaire Revised - EPQ-R e o EPQ-R-S (Eysenck & Eysenck, 1996). O EPQ-R-S tem sido bastante utilizado nas diversas pesquisas sobre a personalidade, como sejam os estudos de Chan e Joseph (2000), Linton e Wiener (2001), Martin e Kirkaldy (1998) e Roger e Morris (1991) entre outros.

O EPQ-R-S (Eysenck & Eysenck, 1996) é constituído por um grupo de quarenta e oito itens de resposta dicotómica (sim ou não) que permitem avaliar as três dimensões básicas da personalidade, sendo composto pelas subescalas do Psicoticismo (P), Extroversão-introversão (E), Neuroticismo (N) e compreendendo igualmente uma subescala de Sinceridade (S).

Cada subescala é composta por 12 itens, sendo que a subescala do Psicoticismo tem a ver com disposições tais como: a agressividade, o egocentrismo, o individualismo e a impulsividade ou anti-socialidade. Resultados baixos nesta dimensão são característicos de sujeitos altruístas, empáticos e convencionais, enquanto que resultados altos, estão associados a indivíduos impulsivos ou pouco socializados.

A subescala da Extroversão encontra-se associada a características tais como: a sociabilidade, a assertividade, a procura de sensações, a dominação e a atividade ou excitabilidade. Valores baixos correspondem a sujeitos introvertidos, reservados, discretos e socialmente inibidos, enquanto os resultados elevados traduzem um funcionamento extrovertido, sociável e ativo.

A subescala do Neuroticismo relaciona-se com atributos ligados à ansiedade, à depressão, aos sentimentos de culpa e à irracionalidade ou timidez. Resultados baixos nesta subescala sugerem estabilidade emocional e poucas preocupações, enquanto os resultados elevados são indicadores de apreensão, ansiedade e humor depressivo.

A subescala da Sinceridade, é uma subescala de validade, já que é considerada uma medida de desejabilidade e conformismo social e também de dissimulação, constituindo um indicador de aquiescência (Francis, 1991; Francis et al., 1991; Pearson & Francis, 1989). Eysenck e Eysenck (1976) definiram a dimensão Sinceridade como sendo essencialmente um traço de conformismo social, sem no entanto negligenciarem que os resultados muito elevados nessa subescala podem remeter para um mecanismo de

simulação associado à falsificação deliberada dos resultados no sentido favorável. Resultados baixos nesta subescala remetem para características relacionadas com a sinceridade e o inconformismo, enquanto os resultados elevados podem remeter para o conformismo social e para a dissimulação. Para melhor compreender o instrumento, agregámos os itens do EPQ-R-S por subescala.

Tabela 5 - Itens do Eysenck Personality Questionnaire Revised Scale - EPQ-R-S

Itens do EPQ-R-S

Neuroticismo

1. É uma pessoa que muda muitas vezes de humor ou disposição.
5. Já alguma vez se sentiu um “desgraçado ou infeliz” sem ter motivos para isso.
9. Considera-se uma pessoa irritável.
13. Sente os seus sentimentos feridos com facilidade.
17. Sente-se frequentemente farto.
21. Considera-se uma pessoa nervosa.
25. Considera-se uma pessoa preocupada.
30. Considera-se uma pessoa tensa ou muito nervosa.
34. Fica, durante muito tempo, preocupado após uma experiência embaraçosa.
38. Sofre dos “nervos”.
42. Sente-se frequentemente só.
46. Sente-se muitas vezes perturbado com sentimentos de culpa.

Psicoticismo

2. Dá muita importância ao que as outras pessoas pensam.
6. Preocupa-se com a possibilidade de vir a ter dívidas.
10. Tomaria drogas que pudessem ter um efeito estranho ou perigoso.
14. Prefere fazer as coisas à sua maneira em vez de se deixar guiar pelas regras.
18. As boas maneiras e a limpeza têm muita importância para si.
22. Acha que o casamento está fora de moda e deveria deixar de existir.
26. Gosta de cooperar com os outros.
28. Fica preocupado se souber que há erros no seu trabalho.
31. Acha que as pessoas ocupam muito tempo com poupanças e seguros para salvar o futuro.
35. Procura não ser mal educado com as outras pessoas.

- 39. Gostaria que as outras pessoas tivessem medo de si.
- 43. Pensa que é melhor seguir as regras da sociedade do que ir pelo seu próprio caminho.

Extroversão

- 3. Considera-se uma pessoa faladora.
- 7. É uma pessoa bastante animada.
- 11. Gosta de conhecer novas pessoas.
- 15. Consegue, habitualmente, descontrair e divertir-se numa festa animada.
- 19. Costuma ter a iniciativa em fazer novas amizades.
- 23. Consegue facilmente animar uma festa monótona.
- 27. Tem tendência para se isolar em situações sociais.
- 32. Gosta de se misturar com as pessoas.
- 36. Gosta de ter muita animação e alvoroço à sua volta.
- 41. Conserva-se, geralmente, calado quando está com outras pessoas.
- 44. As outras pessoas consideram-no uma pessoa bastante animada.
- 48. Consegue manter uma festa animada.

Sinceridade

- 4. Se afirma que fará uma determinada coisa, mantém sempre a promessa, mesmo que isso venha a ser desfavorável para si.
 - 8. Alguma vez foi ganancioso de modo a ficar com mais do que aquilo que lhe pertencia.
 - 12. Alguma vez atribuiu as culpas a alguém, mesmo sabendo que a culpa era sua
 - 16. Todos os seus hábitos são bons ou desejáveis.
 - 20. Já alguma vez ficou com alguma coisa (mesmo que insignificante) que pertencesse a outra pessoa.
 - 24. Já alguma vez partiu ou perdeu algo que pertencia a outra pessoa.
 - 29. Já alguma vez falou mal, ou de forma maldosa, de alguém.
 - 33. Quando era criança foi alguma vez atrevido para os seus pais.
 - 37. Já alguma vez fez batota ao jogo.
 - 40. Já alguma vez se aproveitou de alguém.
 - 45. Costuma fazer sempre aquilo que diz.
 - 47. Deixa, algumas vezes, para amanhã o que deve fazer hoje.
-

Eysenck e Eysenck (1996) procederam à análise de fiabilidade e de consistência interna, com uma amostra constituída por homens e mulheres, com idades entre os 16 e os 70 anos, tendo verificado que os valores eram ligeiramente superiores no sexo masculino, variando entre (homens 0,62 e mulheres 0,61) para o Psicoticismo, (homens 0,77 e mulheres 0,73) para a Sinceridade, (homens 0,84 e mulheres 0,80) para o Neuroticismo e (homens 0,88 e mulheres 0,84) para a Extroversão. Mais recentemente Francis, Christopher e Ziebertz (2006) quando aferiram o EPQ-R-S na Alemanha, encontraram valores satisfatórios que variam entre 0,41 no Psicoticismo, 0,63 na Sinceridade, 0,81 no Neuroticismo e 0,85 na Extroversão. Na nossa amostra o EPQ-R-S apresentou níveis de consistência interna bastante díspares, com valores variando entre 0,28 no Psicoticismo, 0,68 na Sinceridade, 0,80 no Neuroticismo, 0,81 na Extroversão e um valor pouco expressivo de 0,45 para o total da escala.

4.3.6 Inventário da procura de sensações de Zuckerman

A avaliação do traço de personalidade Procura de Sensações, foi feita com recurso ao inventário Sensation Seeking Scale (SSS-V) de Zuckerman, (1979, 1994), versão traduzida e adaptada por Oliveira, (2008). Desde que surgiu a primeira escala de Procura de Sensações (Zuckerman et al., 1964), a mesma sofreu várias alterações com base em estudos de análise factorial (Zuckerman et al., 1972). As subescalas da SSS-V foram desenvolvidas através desse método e, de acordo com a literatura, possuem excelente validade factorial, em virtude de demonstrarem uma estrutura clara baseada em quatro factores, que se têm vindo a revelar de forma relativamente estável entre as diferentes culturas. É pois, um método cientificamente válido e fidedigno de determinação da expressão comportamental individual do traço Procura de Sensações (Brocke, Beauducel & Tasche, 1999; Cronin, 1995; Zuckerman et al., 1972). A replicação factorial da SSS-V tem sido demonstrada com amostras de diversos países em inúmeras pesquisas no campo da personalidade, sendo considerada uma das melhores escalas para avaliação do traço Procura de Sensações (Ball et al., 1984; Loas et al., 2001; Roberti, Storch & Bravata, 2003; Rowland & Franken, 1986). A sua utilização tem também sido considerada adequada para estudos preditivos de um vasto leque de comportamentos de risco (Bouter et al., 1988; Breivik, Roth & Jorgensen, 1998; Gomà-i-Freixanet, 1991, Gomà-i-Freixanet et al., 2004; Trimpop, Kerr & Kirkcaldy, 1999).

Esta escala é um instrumento de medida multimodal que descreve as preferências comportamentais e as atitudes do sujeito que permitem avaliar as diferentes formas de

procura de sensações, que têm a sua tradução no modo como o sujeito procura evitar o tédio, busca atividades excitantes e procura mecanismos compensatórios para lidar com a excessiva estimulação provocada pelo seu próprio comportamento. A mesma é composta por 40 itens de resposta dicotômica do tipo A ou B, formados por pares de frases com sentido antagônico, seguindo um modelo de resposta forçada e agrupados em quatro subescalas com 10 itens cada que permitem a descrição e análise das seguintes quatro dimensões do comportamento: Procura de Emoção e Aventura (TAS), constituída por itens que têm por finalidade avaliar, o desejo de participar em desportos ou outras atividades que envolvam risco ou velocidade; Procura de Experiências (ES), com itens que avaliam a procura de experiências mentais e sensoriais, o desejo de viajar e a procura de um estilo de vida não conformista; Desinibição (DIS), cujos itens têm a ver com o desejo de desinibição social e sexual; Intolerância ao Aborrecimento (BS), composta por itens avaliadores da aversão à repetição, à rotina e ao sentimento de inquietação perante a monotonia. Os resultados de cada subescala podem variar entre 0 e 10 e o resultado total pode variar entre 0 e 40, podendo desse modo calcular-se o valor total do traço de Procura de Sensações, com base no somatório dos valores obtidos com as quatro subescalas.

O verdadeiro objectivo da avaliação da personalidade é chegar à definição de traços de personalidade com verdadeiro significado, “*Os traços de personalidade devem definir constructos dentro de uma teoria e não devem ser meros itens num catálogo de traços*”, Zuckerman (2004, p. 21).

Para melhor se compreender o instrumento, agregámos os itens do SSS-V por subescala, apresentando apenas as frases que traduzem o traço.

Tabela 6 - Itens da Sensation Seeking Scale (SSS-V)

Itens da SSS-V		
<i>Procura de emoção e aventura (TAS)</i>		
3	A	Penso com frequência que gostaria de ser um alpinista.
11	B	Por vezes gosto de fazer coisas um pouco arriscadas.
16	A	Gostaria de praticar esqui aquático.
17	A	Gostaria de experimentar fazer surf.
20	B	Gostaria de aprender a pilotar um avião.
21	B	Gostaria de fazer mergulho sub-aquático.
23	A	Gostaria de experimentar saltar de pára-quedas.
28	A	Gosto de mergulhar da prancha mais alta.

- 38 B Gostaria de fazer uma longa viagem num barco pequeno desde que ele navegasse bem.
- 40 B Gostaria de experimentar a sensação de esquiatar muito depressa numa montanha com um grande declive.

Procura de experiências (ES)

- 4 B Gosto de alguns cheiros do corpo humano.
- 6 A Gosto de explorar sozinho uma cidade desconhecida ou uma zona de uma cidade, ainda que me possa perder.
- 9 A Já experimentei drogas ilícitas ou gostaria de o fazer.
- 10 B Gostaria de experimentar algumas das substâncias que produzem alucinações.
- 14 A Gosto de experimentar comidas que nunca provei.
- 18 A Gostaria de fazer uma viagem sem planos pré-definidos ou horários.
- 19 B Gostaria de fazer amigos em grupos invulgares como artistas, punks ou hippies.
- 22 A Gostaria de conhecer pessoas que são homossexuais (homem ou mulher).
- 26 B Encontro frequentemente a beleza nas cores chocantes e formas irregulares das pinturas modernas.
- 37 B As pessoas devem vestir-se de acordo com o seu próprio gosto, mesmo que o resultado seja por vezes estranho.

Desinibição (DIS)

- 1 A Gosto de festas desinibidas e loucas.
- 12 B Gosto da companhia de pessoas desinibidas e livres quanto ao sexo.
- 13 B Gosto de ficar “pedrado”, de vez em quando, bebendo álcool ou consumindo drogas.
- 25 B Gosto de experiências e sensações novas e excitantes, mesmo que sejam um pouco assustadoras, pouco convencionais ou ilegais.
- 29 A Gosto de sair com pessoas que sejam fisicamente excitantes.
- 30 B Manter os copos cheios é a razão do sucesso de uma festa.
- 32 A As pessoas deveriam ter alguma experiência sexual antes do casamento.
- 33 B Consigo imaginar-me numa vida de prazer pelo mundo fora com pessoas ricas e famosas do jet-set.
- 35 B Gosto de ver muitas das cenas de sexo nos filmes.

36 A Sinto-me melhor depois de beber uns copos.

Intolerância ao aborrecimento (BS)

2 B Não tenho paciência para ver um filme que já tenha visto antes.

5 A Aborreço-me de ver sempre as mesmas caras.

7 B Quando se consegue prever quase tudo o que alguém fará ou dirá, essa pessoa deve ser aborrecida.

8 A Normalmente não gosto de um filme em que possa prever o que se irá passar.

15 B Ver vídeos caseiros ou slides de viagens de alguém aborrece-me muito.

24 A Prefiro amigos que sejam excitantemente imprevisíveis.

27 B Fico irritado se tenho de me limitar a passear nas proximidades de casa.

31 B O pior defeito social é ser aborrecido.

34 A Gosto de pessoas brincalhonas e espirituosas, mesmo que por vezes insultem os outros.

39 A Não tenho paciência para pessoas estúpidas ou aborrecidas.

De acordo com Zuckerman (1994), a consistência interna do total da escala SSS-V variou entre 0,83 e 0,86 e a das subescalas Procura de Emoção e Aventura (TAS; 0,77 a 0,82), Procura de Experiências (ES; 0,61 a 0,67), Desinibição (DIS; 0,74 a 0,78) e Intolerância ao Aborrecimento (BS; 0,56 a 0,65). O grau de confiança do teste-reteste do total da escala SSS-V, após 3 semanas foi de 0,94. Na nossa amostra verificamos que existem valores de alfa bastante díspares, que variam entre 0,30 para a Intolerância ao Aborrecimento (BS), 0,43 para a Desinibição (DIS), 0,54 para a Procura de Experiências (ES), 0,78 para a Procura de Emoção e Aventura (TAS) e 0,73 para o total da escala.

4.4 Procedimentos

Antes de os descrevermos, consideramos pertinente explicar que a realização deste estudo foi devidamente sancionada pela Comissão de Ética da Faculdade de Medicina da Universidade de Lisboa. Para além disso, importa também referir que os estímulos emocionais que recolhemos, derivaram da apresentação aos inquiridos de três pequenos filmes de curta duração, que mostravam alternadamente situações em que ocorrem manobras perigosas, acidentes e trânsito normal.

Por uma questão de delimitação geográfica e de harmonização da proveniência dos dados das amostras, a sua recolha foi levada a efeito na área metropolitana da cidade de

Lisboa, local onde trabalhamos. As amostras dos condutores masculinos e femininos, são amostras de conveniência que foram obtidas de modo aleatório de entre os condutores das nossas relações pessoais, de trabalho e de amizade que funcionando em rede ou num formato de “bola de neve” (Fernandes & Carvalho, 2000), permitiram dentro da mesma área geográfica, diversificar bastante os locais de recolha dos dados.

Depois de construída a primeira versão do questionário e da preparação dos filmes e dos restantes instrumentos, demos início à realização de um pré-teste com a participação voluntária de vinte sujeitos cujas características correspondiam às exigidas para a definição da nossa amostra. Esses vinte participantes foram distribuídos em cinco grupos formados por quatro elementos, para facilitar a visualização dos filmes e o preenchimento do questionário e restantes instrumentos de avaliação.

O pré-teste foi realizado em duas etapas; a primeira consistia na visualização dos três filmes de trânsito, em que a visualização de cada um deles era seguida pelo preenchimento da respectiva escala de emoções, com vista a aferir o maior ou menor grau de intensidade que as mesmas suscitavam nos sujeitos da amostra e a segunda no preenchimento das restantes partes do questionário, relacionadas quer com a caracterização sociodemográfica e a vivência e a experiência de condução, quer com a identificação do seu perfil psicológico.

A realização do pré-teste revelou resultados satisfatórios, levando-nos a concluir que não seria necessário fazer ajustamentos, desde logo, porque os filmes demonstravam ser o estímulo adequado para desencadear as emoções e o questionário, o instrumento adequado para recolher essa percepção e a caracterização do perfil sociopsicológico dos condutores da nossa amostra.

As sessões experimentais decorreram numa sala de reuniões, devidamente apetrechada para o efeito, de modo a assegurar as condições necessárias no que concerne à luminosidade, ao conforto e ao isolamento de ruídos exteriores. Os filmes foram visualizados em simultâneo por dois participantes de cada vez num computador portátil com um ecrã de 13 polegadas. Optou-se por apresentar o filme apenas a dois participantes de cada vez, para minimizar os comentários e os ruídos produzidos pelos mesmos e a fim de melhor controlar as possíveis interferências na experiência emocional de cada participante.

No início de cada sessão, começámos por agradecer a participação de cada um dos voluntários que se dispuseram a colaborar neste estudo, ao mesmo tempo que lhes era entregue para ler e assinar um impresso sobre o consentimento informado que lhes

explicava a finalidade geral do estudo, a natureza voluntária da sua participação, o direito a poder desistir em qualquer momento, sem necessidade de qualquer tipo de justificação ou penalização, bem como, o direito ao anonimato e à confidencialidade dos seus dados individuais. Para melhor desenvolver o nosso trabalho, contámos com a participação voluntária de um estagiário de psicologia devidamente instruído para o visionamento dos filmes e aplicação dos restantes instrumentos de avaliação.

Os sujeitos, depois de confortavelmente instalados, eram esclarecidos sobre os procedimentos da investigação, ao mesmo tempo que lhes dadas instruções concretas sobre o visionamento dos filmes e o preenchimento quer das escalas de emoções quer dos restantes grupos do questionário. Não foi feita qualquer referência às emoções que iriam ser avaliadas com cada filme e também não houve qualquer fase de treino relacionada com a visualização dos filmes.

Era dado início a cada sessão com base na seguinte declaração:

“Iráo visualizar três pequenos filmes de três minutos cada que mostram cenas de trânsito idênticas às que vos são familiares no dia-a-dia. Devem visualizá-los com bastante atenção, não desviando o olhar, porque no final de cada filme ser-vos-á entregue um questionário de auto-avaliação que deverão preencher, de forma anónima e confidencial, não havendo respostas certas nem erradas. Caso tenham dúvidas quanto aos procedimentos, devem colocá-las desde já, por forma a não interromper a visualização de cada um dos filmes.”

Caso houvesse dúvidas, eram as mesmas esclarecidas por forma a elucidar convenientemente os participantes. Optámos por não dar mais instruções iniciais, sobre o que iriam fazer, porque entendemos que poderiam de alguma forma interferir na espontaneidade dos relatos e por conseguinte poder enviesar os resultados obtidos. No final agradecemos a colaboração dos participantes, enfatizando a sua disponibilidade em participar num estudo desta natureza.

O procedimento experimental foi o adoptado para o pré-teste e realizou-se da seguinte forma e por esta ordem: 1 - visionamento do primeiro filme; 2 - preenchimento da escala de emoções; 3 - visionamento do segundo filme; 4 - preenchimento da escala de emoções; 5 - visionamento do terceiro filme; 6 - preenchimento da escala de emoções; 7 - preenchimento dos restantes grupos II a VII do questionário, referentes à caracterização sociodemográfica e à vivência e à experiência de condução, bem como, à identificação do perfil psicológico dos participantes.

A ordem de visualização dos filmes foi controlada e os sujeitos da amostra foram divididos de molde a poderem visualizá-los pela seguinte sequência: TN-I-A, TN-A-I, I-A-TN, I-TN-A, A-I-TN e A-TN-I. A cada sequência de filmes correspondeu o respectivo preenchimento sequencial da escala de emoções. Ato contínuo, cada participante procedeu ao preenchimento dos dados que eram solicitados nos restantes grupos do questionário, por forma a caracterizar o seu perfil sociodemográfico e psicológico.

4.5 Análise dos dados

Após a recolha dos dados, optámos por um tratamento estatístico informatizado, que nos confere um elevado grau de exatidão e rapidez de forma a reduzir as possíveis margens de erro. Para o efeito construímos uma matriz no programa SPSS (*Statistical Package for the Social Sciences, versão 20.0 para Windows*), por ser considerado o software estatístico mais amplo e adequado a investigações que utilizam dados do tipo quantitativo no âmbito das Ciências Sociais. A matriz de dupla entrada foi constituída por 152 linhas correspondentes ao número total de condutores e por 404 colunas, correspondentes ao número de variáveis dependentes em estudo, definidas não só pelas questões colocadas, mas também pelo tratamento destas em dimensões, como por exemplo, no inventário da personalidade de Eysenck EPQ-R-S, com os 48 itens do inventário e as respectivas dimensões do Neuroticismo, Psicoticismo, Extroversão e Sinceridade.

Os resultados serão sempre apresentados numa perspectiva comparativa, discriminando os dados recolhidos dos condutores masculinos e dos condutores femininos.

Para efetuarmos as comparações, e dado as variáveis serem sobretudo nominais, utilizámos o teste do Qui-Quadrado como medida de comparação entre duas ou mais categorias de análise da variável independente. Através deste teste foi possível identificar a frequência dos inquiridos pelas diferentes categorias de resposta. Se estamos perante uma distribuição uniforme, não encontramos diferenças significativas (valor de $p > 0,050$). Não podemos falar numa associação específica entre as categorias da variável independente e as respostas obtidas na variável dependente, pois a proporção dos inquiridos é semelhante em todas as combinações das duas variáveis. No caso de uma distribuição apresentar variabilidade, estamos perante a existência de diferenças significativas (valor de $p \leq 0,050$). Podemos falar numa associação significativa entre uma categoria da variável independente (por exemplo grupo do condutor) e um tipo de resposta obtida na variável dependente (por exemplo a regularidade da condução), existindo proporções diferentes para algumas combinações entre variável independente e variável dependente.

O grau ou nível de significância estatística obedece ao valor de p igual ou inferior a 0,050, ou seja, existe uma probabilidade de 95% em como as diferenças encontradas não são devidas ao acaso, a flutuações de resposta ou variações entre os inquiridos, mas provocadas pela existência de características estruturais que diferenciam os inquiridos e que justificam as associações encontradas entre variável independente e variável dependente. Os resultados obtidos pelo Qui-Quadrado ou pelos testes t ou F , podem variar através de quatro graus de significância: diferenças altamente significativas (valor de p entre 0,000 e 0,001), diferenças mediamente significativas (valor de p entre 0,002 e 0,010), diferenças pouco significativas (valor de p entre 0,011 e 0,050) e diferenças não significativas (valor de p superior a 0,050).

Sempre que recomendado pelos autores consultados (Bryman & Cramer, 1993, 2003; Everitt, 1977; Levin, 1987; Maroco, 2003), efectuámos no teste do Qui-Quadrado a correcção de Yates e a correcção de Fisher, no caso de existirem valores baixos por célula e de estarmos perante uma tabela de tipo 2×2 .

É ainda de realçar que no teste do Qui-Quadrado podem ser consideradas válidas frequências esperadas inferiores a 1 sem o teste perder a sua validade (Everitt, 1977), aspecto que frequentemente é desconhecido por ser tradicionalmente utilizada a regra que refere que frequências esperadas inferiores a 5 colocam em causa o valor do teste. Ora segundo Everitt (1977), a utilização do Qui-Quadrado subentende que os valores esperados não são demasiado baixos ("not too small"), e este termo é demasiado vago, sendo habitualmente interpretado no sentido de os valores esperados deverem ser superiores a 5 para o teste ser válido. O autor refere que esta regra é demasiado restritiva e que os resultados do Qui-Quadrado não são afectados mesmo que os valores esperados sejam inferiores a 1. Saliente-se também que durante muitos anos se utilizou como norma agrupar categorias de modo a obedecer a esta regra, mas segundo Everitt este procedimento deve ser evitado, pois ao agrupar categorias à posteriori estamos a enviesar a recolha. Esta ideia do não agrupar categorias é também referida por Maroco (2003), que diz que as categorias podem ser combinadas apenas se isso não afectar o significado do estudo.

Nas variáveis de tipo quantitativo, comparámos as médias por grupo e utilizámos o teste t de student nas comparações entre dois grupos. Na análise correlacional utilizámos o teste r de Pearson e para a análise dos modelos de regressão, o teste de regressão múltipla utilizando os métodos *Enter* e *Stepwise*.

Os resultados serão apresentados de acordo com as várias dimensões consideradas na construção do questionário e dos inventários do comportamento do condutor, da raiva na condução, da impulsividade, da personalidade e da procura de sensações utilizados para a recolha dos dados. Serão analisados separadamente para cada uma das comparações efectuadas.

4.6 Caracterização da amostra

Inicialmente decidimos recolher dados de dois grupos de condutores que conduzissem com regularidade na área metropolitana de Lisboa, formados respectivamente por 80 homens e 80 mulheres com idades compreendidas entre os 25 e os 55 anos de idade, por ser esse o intervalo de idades mais frequente nos condutores e por ser esse o número de participantes que à priori e nunca primeira análise poderia estar disposto a participar na nossa investigação. Para melhor concretizar as diferenças entre os dois grupos, considerámos o intervalo de variação das idades da amostra (25 a 55 anos) subdividido em 3 subgrupos, respectivamente (25 a 35 anos), (36 a 45 anos) e (46 a 55 anos).

No final a nossa amostra ficou reduzida a 152 participantes, dos quais 80 homens e 72 mulheres a que correspondem respectivamente 53% e 47% do total da amostra, em virtude de 8 participantes do sexo feminino não poderem colaborar por não corresponderem aos critérios de inclusão, devido à necessidade de controlar variáveis passíveis de constituir um entrave à análise consistente das respostas obtidas.

Todos os indivíduos que participaram neste estudo foram avaliados respeitando os procedimentos destinados a garantir a boa compreensão da natureza da investigação, bem como, o conteúdo dos instrumentos, com o intuito de obter respostas fiáveis.

Desta forma, em primeiro lugar foram identificados todos os indivíduos passíveis de constituir a amostra; de seguida, foram contactados individualmente, tendo-lhes sido explicado, de uma forma sucinta, o propósito da investigação, a natureza confidencial dos dados recolhidos e a média de tempo que se previa terem de despender para participar no estudo. Aos 152 indivíduos que aceitaram participar nesta investigação, foi indicada a data, hora e local para a visualização dos filmes e o preenchimento do questionário. A ordem de realização dos testes foi sempre cumprida por todos os participantes e a mesma ocorreu entre Setembro de 2010 e Julho de 2011.

Pode-se dizer que apesar de se poder considerar uma amostra representativa da população alvo, não deixou de ser uma amostra semi-intencional, acidental e também

voluntária. Apesar de os fenómenos investigados serem homogêneos no conjunto dos condutores, poderá existir alguma tendenciosidade nos resultados obtidos, e como tal não poderemos generalizar as nossas conclusões. Além disso, a informação foi recolhida através do auto-relato, e a natureza comportamental deste pode ser enviesada pela desejabilidade social, isto é, alguns condutores podem ter “embelezado” as suas respostas ou não contar toda a verdade. De qualquer forma deve reafirmar-se que os questionários eram anónimos e confidenciais. Para Lajunen e colaboradores (1997) e para Paulhus (1991), como os sujeitos não tiram qualquer proveito da mentira, teoricamente a única fonte para o enviesamento da desejabilidade social, poderão ser as respostas auto-depreciativas, porque a mentira deliberada só acontece quando as respostas não são anónimas ou os respondentes ganham alguma coisa com isso. Outros autores, como West e colaboradores (1993b), no seu estudo comparativo sobre auto-relato e observação do comportamento dos condutores, verificaram que o auto-relato da velocidade e do comportamento cuidadoso e desviante dos condutores, está significativamente correlacionado com o comportamento observado nos mesmos, tendo por isso concluído que o auto-relato de certos aspectos do comportamento dos condutores, pode ser usado como substituto das medidas observacionais. O mesmo entendimento teve Corbett (2001), ao considerar que o auto-relato é unanimemente reconhecido como uma metodologia válida em pesquisa social.

Caracterizando então a amostra quanto à idade dos condutores, pudemos constatar que nos condutores masculinos predomina o subgrupo dos (46 - 55 anos) em oposição aos condutores femininos onde predomina o subgrupo dos (36 - 45 anos). Ainda relativamente à idade média dos dois grupos (Tabela 8), podemos verificar que a mesma é superior a 40 anos e que em média os condutores masculinos são mais velhos do que os femininos.

No que respeita à restante caracterização sociodemográfica (Tabela 7), podemos verificar que predomina em ambos o sexos, o número de condutores casados ou em união de facto, que ao nível das habilitações literárias são as mulheres quem detem percentualmente um maior número de licenciaturas e de formação pós-graduada, em oposição aos condutores masculinos que detêm maioritariamente o ensino secundário, havendo mesmo uma percentagem não despreciable de condutores que apenas detêm o primeiro ciclo como habilitações literárias.

Relativamente à profissão dos inquiridos e em virtude de a resposta a essa questão ser do tipo livre escolha, houve necessidade por uma questão de racionalização e tratamento estatístico, de agrupar as quarenta e oito categorias profissionais identificadas, em três

grandes grupos: (1) os técnicos superiores, todos aqueles que detêm pelo menos o grau de licenciatura como requisito para o exercício da profissão e bem assim, para englobar todas as atividades profissionais que requerem um maior grau de autonomia e exigência técnica no seu desempenho, (2) os técnicos, todos aqueles que para o exercício da profissão requerem uma formação especializada de nível médio e um razoável grau de complexidade e exigência para o seu desempenho e por último (3) os assistentes técnicos, como sendo todos os profissionais cuja atividade normal apenas requer uma formação básica e doravante um grau de treino e experiência adequados ao seu desempenho, sendo portanto, as funções de natureza menos complexa e mais rotineira. De salientar que a classificação aqui apresentada é de natureza meramente funcional e não técnico-jurídica.

Assim, em relação à profissão dos condutores (Tabela 7), podemos verificar na sequência do que já foi referido anteriormente em relação às habilitações literárias dos condutores femininos, que os mesmos desempenham em maior número as funções de técnico superior, ao invés dos condutores masculinos onde predominam as funções de assistente técnico, mais consentâneas com as habilitações literárias do primeiro ciclo e do secundário.

Tabela 7 - Caracterização Sociodemográfica dos Condutores

Variável	Homens N (%)	Mulheres N (%)
Estado Civil		
Solteiro	12 (15)	17 (24)
Casado/União de Facto	56 (70)	42 (58)
Divorciado/Separado/Viúvo	12 (15)	13 (18)
Habilitações literárias		
Primeiro ciclo	12 (15)	1 (1)
Secundário	34 (43)	20 (28)
Licenciatura	26 (32)	27 (38)
Formação Pós-graduada	8 (10)	24 (33)
Profissão		
Técnico Superior	18 (22)	29 (40)
Técnico	27 (34)	22 (31)
Assistente Técnico	35 (44)	21 (29)

No que respeita ao número de anos de carta de condução (Tabela 8), podemos constatar que em média os homens são titulares da mesma há mais anos do que as mulheres e que por via disso também conduzem há mais tempo do que elas, como podemos facilmente comprovar na tabela seguinte.

Em relação à quilometragem mensal (Tabela 8), são também os homens quem em média percorre mais quilómetros nesse período de tempo, apesar de as mulheres conduzirem todos os dias em igual percentagem que os homens 84% (Tabela 9).

No que concerne ao número de acidentes como condutor e a respectiva responsabilidade na produção dos mesmos (Tabela 8), também nesta área, são os homens que assumem o maior número de ocorrências e por consequência uma maior frequência na atribuição da sua responsabilidade.

Tabela 8 - Análise Comparativa dos Dois Grupos de Condutores

Variável	Homens	Mulheres
Idade		
Média	45,2	41,1
Desvio Padrão	8,7	8,6
Anos de Carta de Condução		
Média	23,4	18,1
Desvio Padrão	8,2	7,3
Anos de Condução		
Média	22,9	17,6
Desvio Padrão	8,2	7,6
Km por mês		
Média	1153	973
Desvio Padrão	927	1304
Acidentes como condutor		
Média	1,6	1,2
Desvio Padrão	1,9	1,2
Responsável pelo acidente		
Média	,54	,43
Desvio Padrão	,90	,65

Relativamente à regularidade da condução e ao tipo de veículo que conduzem mais frequentemente (Tabela 9), podemos constatar que não existem diferenças significativas entre os dois grupos de condutores, existindo mesmo uma percentagem idêntica de 84% de condutores masculinos e femininos que conduzem com regularidade todos os dias, a par da utilização quase exclusiva de veículos ligeiros de passageiros, respectivamente 98% e 96% de condutores masculinos e femininos.

Por último e no que à causalidade dos acidentes diz respeito, optámos por fazer um enquadramento lógico e uma subsunção das várias causas que foram identificadas, de acordo com a tipologia dos lapsos, erros e infrações que resulta dos comportamentos do condutor tipificados e já anteriormente identificados na escala DBQ - Driver Behavior Questionnaire. Assim sendo, podemos constatar (Tabela 9) que os lapsos de condução predominam em ambos os sexos na causalidade dos acidentes e que no caso das mulheres existe uma percentagem significativa de 20% de causas que elas assumem como resultando da prática de infrações de trânsito, em maior número do que nos homens que não vai além dos 12%.

Tabela 9 - Análise Comparativa sobre Hábitos de Condução e Causalidade dos Acidentes

Variável	Homens N (%)	Mulheres N (%)
Regularidade da condução		
Raramente	3 (4)	1 (1)
Fim de semana	7 (8)	5 (7)
Dias úteis	3 (4)	6 (8)
Todos os dias	67 (84)	60 (84)
Tipo de veículo conduz mais frequentemente		
Motociclo	4 (5)	1 (1)
Ligeiro de passageiros	78 (98)	69 (96)
Ligeiro de mercadorias	3 (4)	5 (7)
Pesado de passageiros	-	1 (1)
Pesado de mercadorias	-	1 (1)
Causalidade dos acidentes		
Lapsos	31 (74)	23 (68)
Erros	6 (14)	4 (12)
Infrações	5 (12)	7 (20)

Concluindo, no que se refere à comparação entre os dois grupos de condutores, verificamos que apenas existem diferenças muito significativas relativamente ao número de anos com carta de condução e anos de condução, sendo os condutores masculinos quem está habilitado e conduz há mais tempo veículos automóveis. Já quanto à regularidade da condução, tipo de veículo mais utilizado e quilometragem média mensal percorrida, não identificámos diferenças significativas, registando-se uma regularidade muito acentuada da prática de condução de automóveis ligeiros de passageiros em ambos os grupos de condutores. Em relação à sinistralidade auto-relatada, bem como a respectiva responsabilidade e causalidade da sua ocorrência, não encontramos diferenças significativas entre os dois grupos de condutores, registando-se em todas elas apenas um ligeiro aumento no grupo dos condutores masculinos. Ainda relativamente à sinistralidade e sua causalidade, verificamos que uma grande percentagem dos acidentes que rondará os 70%, ocorre por via do cometimento de lapsos na condução e que embora com pouca relevância, são as mulheres quem relata um maior número de infrações como causalidade dos mesmos, ao contrário dos homens que assumem um maior número de erros de condução para justificar essas ocorrências.

Pensamos que este estudo de natureza descritiva e explicativa permitirá aumentar o conhecimento e a compreensão dos factores bio-psicológicos que determinam os padrões de personalidade dos condutores, com possíveis reflexos na identificação de instrumentos e programas específicos vocacionados para a formação e a prevenção rodoviárias. Tal facto poderá, deste modo, vir a contribuir para a redução dos elevados índices de sinistralidade e a natureza epidemiológica dos acidentes de viação que constituem um autêntico flagelo, entre outros, do sistema nacional de saúde, da segurança social, do sector segurador, da produtividade das empresas e dos serviços públicos em razão do absentismo e da própria economia das famílias.

Terminada a apresentação da metodologia utilizada, apresentaremos e discutiremos no capítulo seguinte os resultados obtidos

CAPÍTULO V
APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DOS
RESULTADOS

Neste capítulo apresentamos os resultados obtidos, numa perspectiva descritiva comparativa e inferencial, discriminando os dados recolhidos dos dois grupos formados pelo universo dos condutores masculinos e femininos que compõem a nossa amostra. Essa apresentação será comentada e discutida em função dos resultados obtidos com o cruzamento das diversas variáveis em estudo e da comparação dos mesmos com as conclusões de outros estudos sobre a mesma temática.

5.1 Análise comparativa em função do sexo do condutor

Tendo já procedido no capítulo anterior, à caracterização sociodemográfica e à identificação do tipo e dos hábitos de condução dos dois grupos de condutores, importa agora apresentar a análise descritiva e comparativa de todas as outras variáveis utilizadas neste estudo, tentando perceber se as diversas categorias apresentam uma distribuição uniforme, ou se pelo contrário, existem algumas categorias que se salientam das demais. Como já foi referido no capítulo anterior, iremos utilizar essencialmente o teste de independência do Qui-Quadrado para duas variáveis, porquanto o mesmo permite verificar se os resultados obtidos em duas variáveis qualitativas nominais (ou tratadas como tal), na população, são independentes. Para além disso e sempre que tal se justifique, utilizaremos o teste paramétrico *t* para duas amostras independentes, para aferir se os valores médios obtidos, diferem ou não significativamente uns dos outros. Por último, utilizaremos para a análise correlacional o teste *r de Pearson* e para a análise dos modelos de regressão, o teste de regressão múltipla utilizando os métodos *Enter* e *Stepwise*.

Por uma questão de mera ordenação, optámos por apresentar quer a descrição detalhada dos resultados, quer a sua discussão, em função da ordem em que as diversas escalas de avaliação se incorporam no questionário.

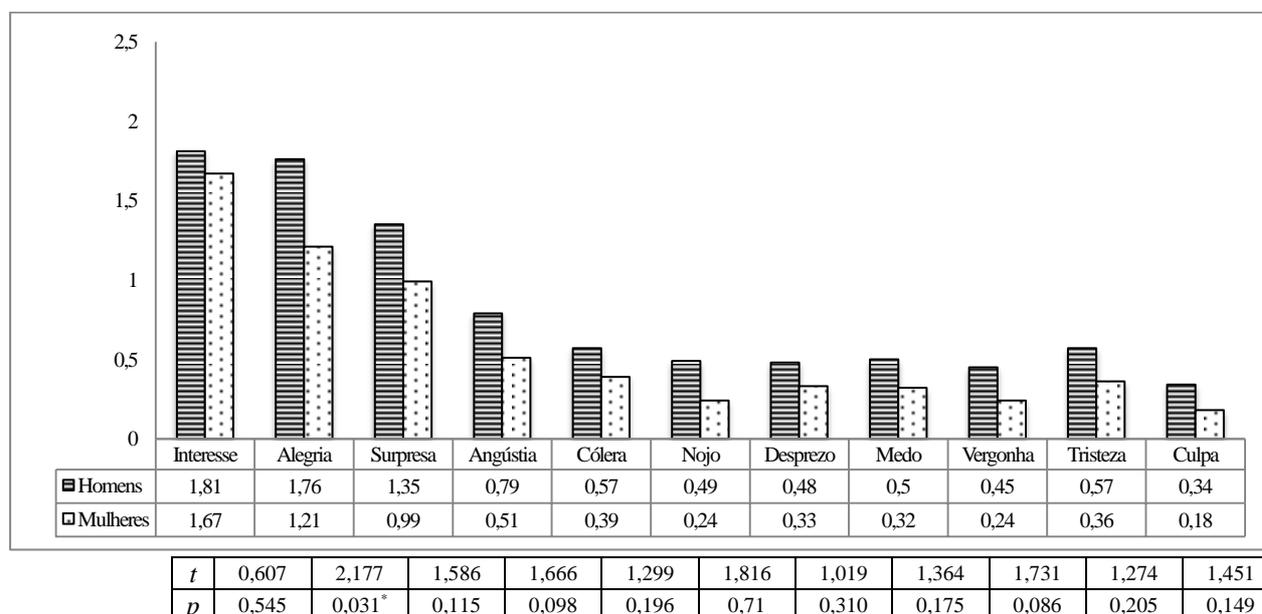
5.1.1 Intensidade emocional provocada pelos filmes de trânsito

Analisaremos em termos descritivos e comparativos o grau de intensidade emocional estimulada pela visualização separada de cada um dos três filmes de trânsito de curta duração que foram exibidos aos dois grupos de condutores. À visualização de cada filme, correspondeu o preenchimento imediato da respectiva escala de emoções, por forma a garantir a adequada correspondência entre o tipo do filme e o respectivo registo emocional.

Começaremos por analisar comparativamente os resultados obtidos com o preenchimento da escala de emoções que se seguiu à visualização do filme sobre trânsito normal (TN), em seguida faremos o mesmo processo para os dados recolhidos sobre a

visualização do filme sobre infrações de trânsito (I) e por último os que foram recolhidos com a visualização do filme sobre acidentes de trânsito (A).

Assim, relativamente à média obtida nas várias emoções que compõem a escala de emoções (EESC96), estimuladas pela visualização do filme (TN) (Figura 2), verificamos que nos condutores inquiridos, a única emoção cujo grau de intensidade de estimulação apresenta diferenças significativas entre ambos os sexos, é a alegria, apresentando um valor médio superior para os condutores masculinos. Como podemos verificar no (Figura 2), tratando-se de um estímulo de pouca intensidade (TN), a que a generalidade das pessoas está sujeita no seu dia a dia, especialmente nos ambientes urbanos, as restantes emoções não apresentam valores médios suficientemente diferenciadores entre os dois grupos de condutores.



* $p \leq 0.050$

Figura 2 - Valores médios e teste das diferenças para as emoções estimuladas pelo filme (TN)

Em seguida, passaremos a descrever os resultados obtidos com a estimulação das várias emoções durante a visualização do filme (I) (Figura 3). A esse respeito, podemos verificar que apenas as emoções a seguir identificadas apresentam resultados suficientemente diferenciadores entre ambos os sexos. Assim, a emoção nojo que apresenta diferenças significativas entre os dois grupos, permite-nos verificar que o valor médio registado é superior para os condutores masculinos.

Relativamente à emoção do desprezo, verificamos que existem diferenças significativas entre os dois grupos, apresentando um valor médio superior para os condutores masculinos.

Em relação à emoção vergonha, encontramos diferenças altamente significativas entre os dois grupos, verificando-se que o valor médio é muito superior para os condutores masculinos.

Por último, no que se refere à emoção tristeza, a mesma revela diferenças muito significativas entre os dois grupos, sendo também aqui muito superior nos condutores masculinos.

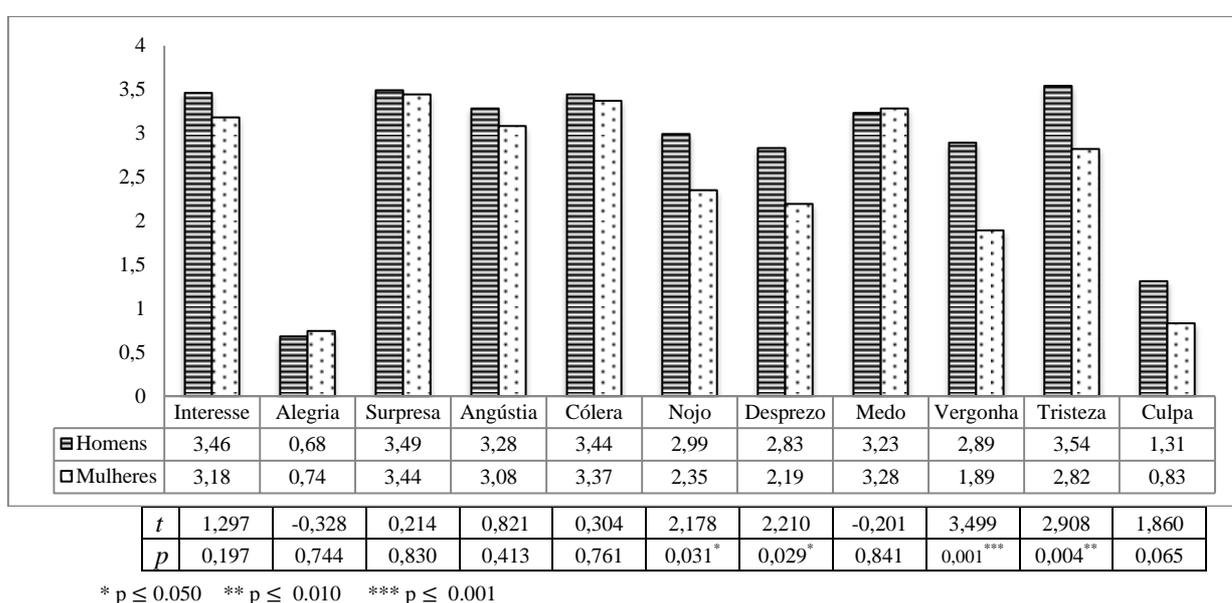


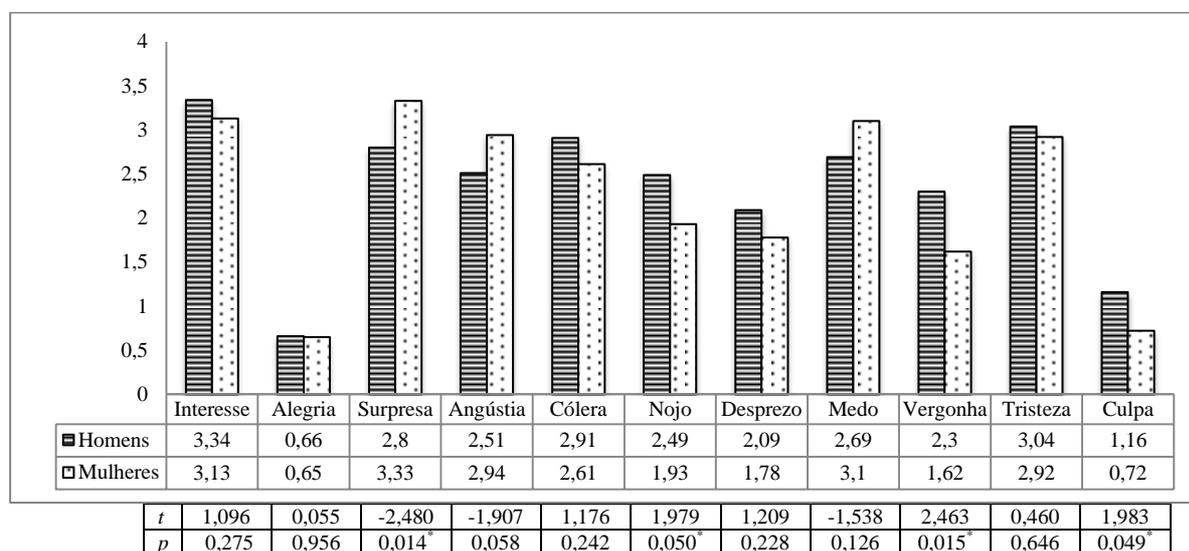
Figura 3 - Valores médios e teste das diferenças para as emoções estimuladas pelo filme (I)

Por fim, passaremos a descrever os resultados obtidos com a estimulação das várias emoções durante a visualização do filme (A) (Figura 4). A esse respeito, podemos verificar que apenas as emoções a seguir identificadas apresentam resultados suficientemente diferenciadores entre ambos os sexos. Assim, no que respeita à emoção surpresa, verificamos que existem diferenças significativas entre os dois grupos, apresentando um valor médio superior para os condutores femininos.

Relativamente à emoção nojo, verificamos que existem diferenças significativas entre os dois grupos, apresentando um valor médio superior para os condutores masculinos.

Em relação à emoção vergonha, encontramos diferenças significativas entre os dois grupos, verificando-se que o valor médio é superior para os condutores masculinos.

Por último, no que se refere à emoção da culpa, encontramos diferenças significativas entre os dois grupos, verificando-se que o valor médio obtido é significativamente superior para os condutores masculinos.



* $p \leq 0.050$

Figura 4 - Valores médios e teste das diferenças para as emoções estimuladas pelo filme (A)

Relativamente às emoções despoletadas pela visualização dos acidentes de trânsito, prevalece a maior intensidade de algumas emoções negativas, a par da emoção surpresa que se revela com maior intensidade nos condutores femininos.

5.1.2 Comportamentos de condução avaliados pelo DBQ - Driver Behavior Questionnaire

Referimos seguidamente a frequência com que o inquirido, enquanto condutor, pratica alguns comportamentos de condução, nomeadamente, Lapsos, Erros ou Infracções de trânsito. Assim, começando pelos Lapsos (Tabela 10), podemos verificar que apenas existem diferenças significativas entre os condutores masculinos e femininos, relativamente à prática dos Lapsos de condução consubstanciados nos itens 2 e 13, sobressaindo no geral a preponderância das respostas “nunca”, “raramente” e “poucas vezes” que são claramente dominantes em relação às outras possibilidades. As respostas que revelam uma maior frequência da prática dos Lapsos de condução, só se afiguram como sendo mais expressivas nos itens 7, 20 e 23.

Em relação aos Lapsos de condução, permitimo-nos salientar em termos comparativos, os que estão plasmados nos itens 2 e 13. Assim, no que diz respeito ao item 2 “circular na faixa de rodagem errada ao aproximar-se de um cruzamento” (Figura 5),

encontramos diferenças significativas entre os dois grupos, verificando que apesar de tal não ser um comportamento frequente, ainda assim, um número muito superior de condutores femininos admite fazê-lo algumas vezes mais do que os homens. Esse facto poderá indiciar um maior grau de dificuldade de avaliação ambiental das condições de circulação, por parte dos condutores femininos, podendo desse modo originar algum embaraço na circulação rodoviária.

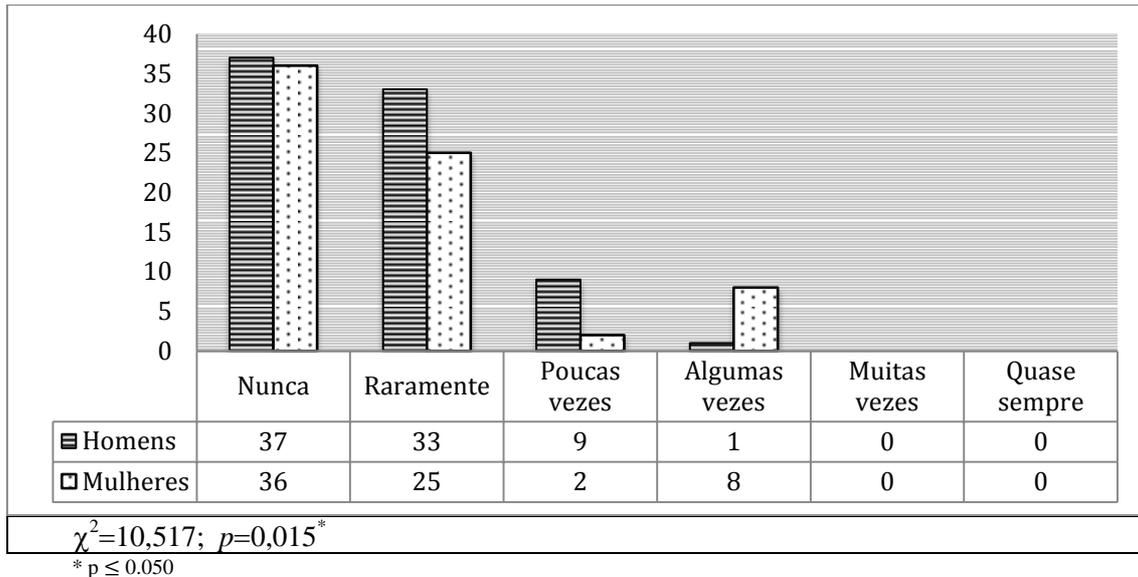


Figura 5 - Frequência do inquirido para “circular na faixa de rodagem errada ao aproximar-se de um cruzamento”

Relativamente ao item 13 “esquecer-se e deixar os faróis no máximo até outro condutor fazer sinais de luzes” (Figura 6), encontramos diferenças significativas entre os dois grupos, verificando que apesar de tal não ser um comportamento frequente, ainda assim, o mesmo é mais frequente nos homens do que nas mulheres.

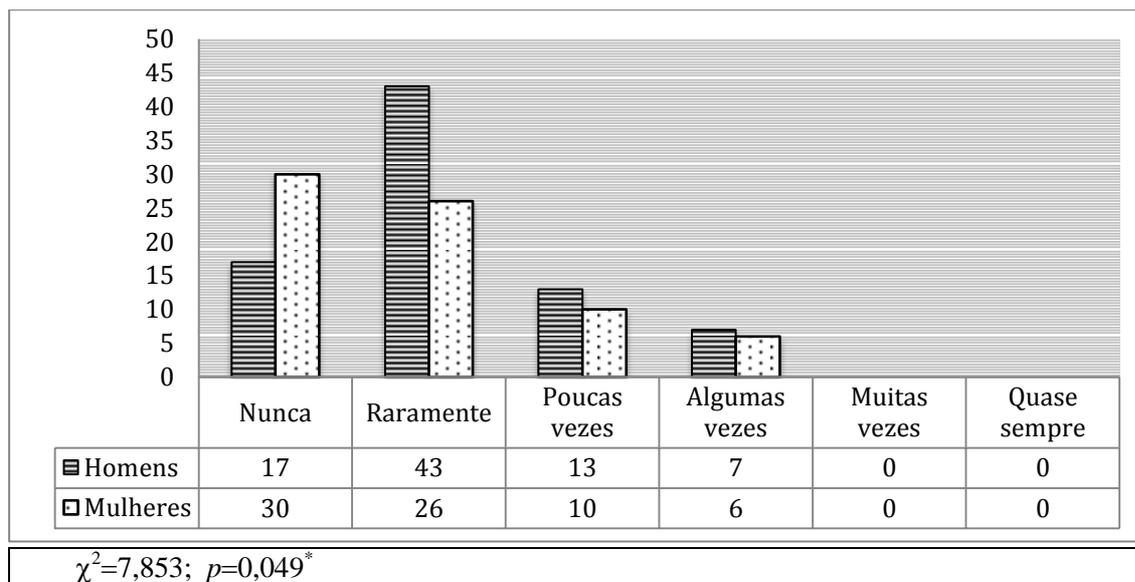


Figura 6 - Frequência do inquirido para “esquecer-se e deixar os faróis no máximo até outro condutor fazer sinais de luzes”

De realçar que entre os grupos dos condutores masculinos e femininos nenhum sujeito atingiu o valor máximo da escala e que os valores médios alcançados em ambos os grupos não apresentam diferenças significativas dignas de registo, apesar de o valor médio ser ligeiramente superior para os condutores masculinos.

Tabela 10 - Frequência dos Lapsos no DBQ

Lapsos	Nunca			Raramente			Poucas vezes			Algumas vezes			Muitas vezes			Quase sempre			Omissos		QQ	Sig
	♂	♀	Σ	♂	♀	Σ	♂	♀	Σ	♂	♀	Σ	♂	♀	Σ	♂	♀	Σ	♂	♀		
2. Circular na faixa de rodagem errada ao aproximar-se de um cruzamento	37	36	73	33	25	58	9	2	11	1	8	9	-	-	-	-	-	-	1	-	10,517	0,015*
4. Distrair-se e não prestar atenção aos sinais de informação e falhar a saída que pretendia	8	8	16	36	40	76	20	12	32	16	11	27	0	1	1	-	-	-	-	-	3,726	0,444
7. Esquecer-se onde deixou o carro num parque de estacionamento	19	11	30	21	32	53	16	12	28	19	13	32	4	3	7	1	1	2	-	-	5,851	0,321
9. Ao fazer marcha-atrás, embater em algo que já lá estava mas no qual não tinha reparado	17	24	41	34	32	66	19	14	33	9	1	10	1	1	2	-	-	-	-	-	8,014	0,091
13. Esquecer-se e deixar os faróis no máximo até outro condutor fazer sinais de luzes	17	30	47	43	26	69	13	10	23	7	6	13	-	-	-	-	-	-	-	-	7,853	0,049*
18. Durante a condução, ligar um botão quando na realidade pretendia ligar um outro	21	19	40	31	30	61	16	10	26	10	12	22	2	1	3	-	-	-	-	-	1,600	0,809
20. Pretender viajar na direção A e aperceber-se que está já na direção B por ser esse o trajeto habitual	13	13	26	35	26	61	15	17	32	14	9	23	3	7	10	-	-	-	-	-	3,729	0,444
23. Aperceber-se de que não se lembra muito bem da estrada ao longo da qual acabou de viajar	20	20	40	37	24	61	13	10	23	8	11	19	1	7	8	1	0	1	-	-	8,739	0,120
Máximo da escala : 40	Homens		Mínimo : 1			Máximo : 23			Média : 10,22			Desvio Padrão : 4,60			t= 0,531; p= 0,596							
	Mulheres		Mínimo : 0			Máximo : 24			Média : 9,81			Desvio Padrão : 4,80										

♂ = Masculino, ♀ = Feminino Σ = somatório * p ≤ 0,050

Reportando-nos agora aos itens que configuram a prática dos Erros de condução (Tabela 11), podemos constatar que apenas existem diferenças significativas entre os condutores masculinos e femininos, relativamente à prática dos Erros de condução consubstanciados nos itens 1, 17 e 19, sobressaindo a preponderância das respostas “nunca” e “raramente” que são claramente maioritárias em relação às outras possibilidades. As respostas que revelam uma maior frequência da prática dos Erros de condução, só se afiguram como sendo mais significativas nos itens 1, 5, 17 e 19.

Em relação aos Erros de condução, permitimo-nos salientar em termos comparativos os que estão plasmados nos itens 1, 17 e 19. Assim, no que diz respeito ao item 1 “tentar ultrapassar um veículo que está a dar sinal de virar à esquerda” (Figura 7), encontramos diferenças significativas entre os dois grupos, verificando que apesar de tal não ser um comportamento frequente, ainda assim, um número muito superior de condutores masculinos admite fazê-lo mais vezes do que as mulheres.

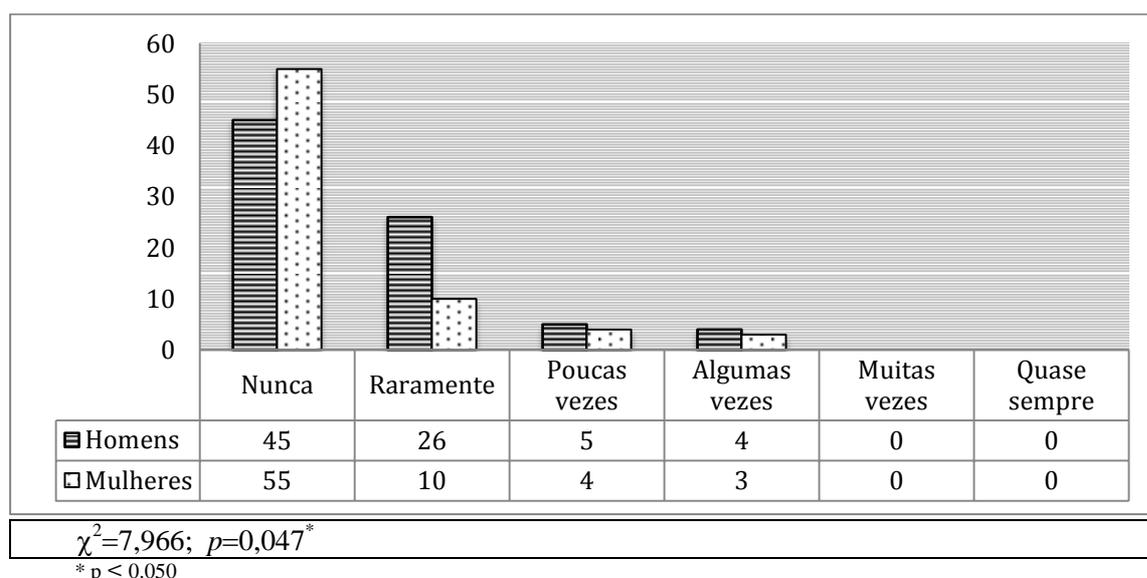


Figura 7 - Frequência do inquirido para “tentar ultrapassar um veículo que está a dar sinal de virar à esquerda”

Relativamente ao item 17 que está relacionado com a frequência com que o inquirido se coloca na situação de “durante uma ultrapassagem, avaliar como menos rápido o veículo que circula em sentido contrário” (Figura 8), encontramos diferenças muito significativas entre os dois grupos, verificando que a maioria dos condutores nunca ou raramente o fazem e ainda assim, são os condutores masculinos quem o faz com maior frequência.

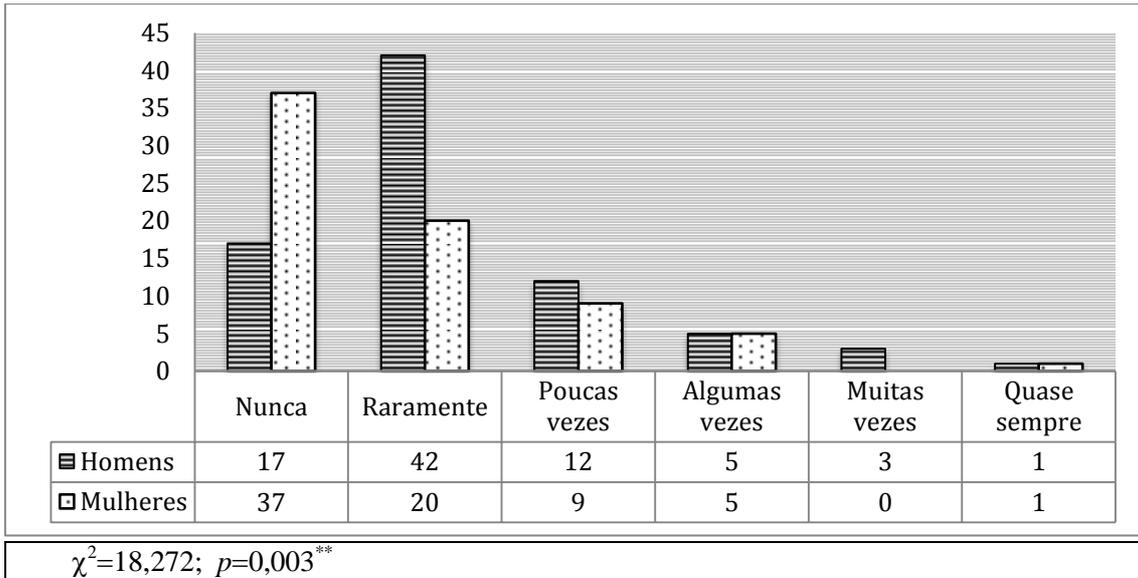


Figura 8 - Frequência do inquirido para “durante uma ultrapassagem, avaliar como menos rápido o veículo que circula em sentido contrário”

Em relação ao item 19 relacionado com a frequência com que o inquirido se coloca na situação de “travar bruscamente numa estrada escorregadia ou rodar o volante de modo a provocar derrapagens” (Figura 9), encontramos diferenças significativas entre os dois grupos, verificando que a maioria dos condutores nunca ou raramente o fazem e ainda assim, são os condutores femininos quem o faz com maior frequência.

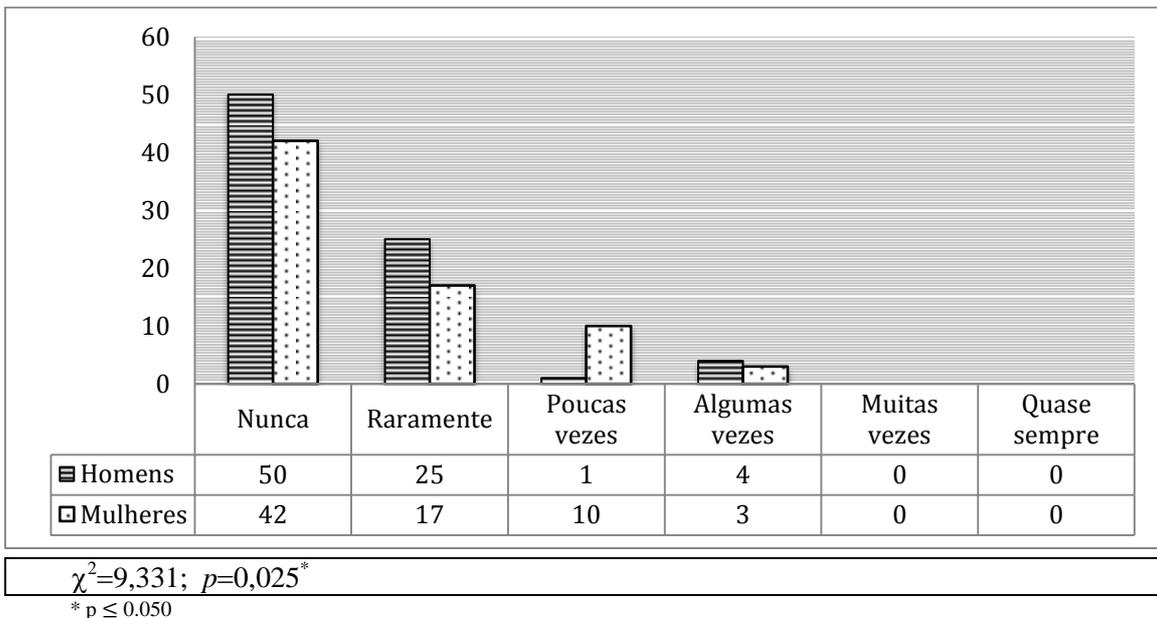


Figura 9 - Frequência do inquirido para “travar bruscamente numa estrada escorregadia ou rodar o volante de modo a provocar derrapagens”

Por último, salientamos o facto de nenhum dos sujeitos que compõem os grupos dos condutores masculinos e femininos ter alcançado o valor máximo da escala e de os valores médios obtidos por esses condutores apresentarem diferenças significativas, apesar de os mesmos serem relativamente baixos em relação ao valor máximo potencial.

Tabela 11 - Frequência dos Erros no DBQ

Erros	Nunca			Raramente			Poucas vezes			Algumas vezes			Muitas vezes			Quase sempre			Omissos		QQ	Sig
	♂	♀	Σ	♂	♀	Σ	♂	♀	Σ	♂	♀	Σ	♂	♀	Σ	♂	♀	Σ	♂	♀		
1. Tentar ultrapassar um veículo que está a dar sinal de virar à esquerda	45	55	100	26	10	36	5	4	9	4	3	7	-	-	-	-	-	-	-	-	7,966	0,047*
3. Distrair-se e não reparar no sinal de STOP ou de perda de prioridade e quase colidir com os veículos que têm prioridade	28	32	60	42	30	72	10	6	16	0	3	3	0	1	1	-	-	-	-	-	6,865	0,143
5. Distrair-se e não reparar na prioridade aos peões quando muda de rua e a passadeira está depois de uma curva	11	16	27	38	34	72	21	13	34	7	8	15	3	1	4	-	-	-	-	-	3,686	0,450
8. Ao entrar numa estrada principal, prestar tanta atenção ao fluxo de trânsito que aí circula que quase bate no carro da frente	20	27	47	39	38	77	14	6	20	3	1	4	-	-	-	4	0	4	-	-	8,859	0,065
11. Ao fazer uma curva, quase atropelar um ciclista ou peão que circulam do lado direito	47	53	100	28	17	45	3	2	5	2	0	2	-	-	-	-	-	-	-	-	4,841	0,184
14. Esquecer-se de olhar pelo espelho retrovisor ao sair da estrada ou ao mudar de faixa de rodagem	32	26	58	37	32	69	7	14	21	2	0	2	-	-	-	-	-	-	-	2	5,084	0,166
17. Durante uma ultrapassagem, avaliar como menos rápido o veículo que circula em sentido contrário	17	37	54	42	20	62	12	9	21	5	5	10	3	0	3	1	1	2	-	-	18,272	0,003**
19. Travar bruscamente numa estrada escorregadia ou rodar o volante de modo a provocar derrapagens	50	42	92	25	17	42	1	10	11	4	3	7	-	-	-	-	-	-	-	-	9,331	0,025*
Máximo da escala: 40	Homens			Mínimo : 0			Máximo : 16			Média : 6,91			Desvio Padrão : 3,24			t= 2,040; p= 0,043*						
	Mulheres			Mínimo : 0			Máximo : 15			Média : 5,66			Desvio Padrão : 3,80									

♂ = Masculino, ♀ = Feminino Σ = somatório * p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010

Relativamente às Infrações de condução (Tabela 12), podemos verificar que existem diferenças muito significativas nos itens 12 e 24 e que existe uma diferença altamente significativa no item 21 de entre todos os itens que consubstanciam a prática desses comportamentos de trânsito. Apesar da preponderância das respostas “nunca” e “raramente”, as respostas que revelam uma maior frequência da prática das Infrações de condução, só se afiguram como sendo mais expressivas nos itens 10 e 12, onde prevalecem as respostas “algumas vezes” e “ muitas vezes”.

Em relação às Infrações de condução, permitimo-nos salientar em termos comparativos as que estão identificadas nos itens 12, 21 e 24.

Assim, no que diz respeito ao item 12 relativo à frequência com que o inquirido se coloca na situação de “desrespeitar o limite de velocidade durante a noite ou de madrugada” (Figura 10), encontramos diferenças muito significativas entre os dois grupos, verificando que existe um número significativo de condutores maioritariamente do sexo masculino, que admite fazê-lo com alguma frequência, o que é revelador de algum sentimento de impunidade que possa estar relacionado com a menor fiscalização rodoviária durante o período nocturno.

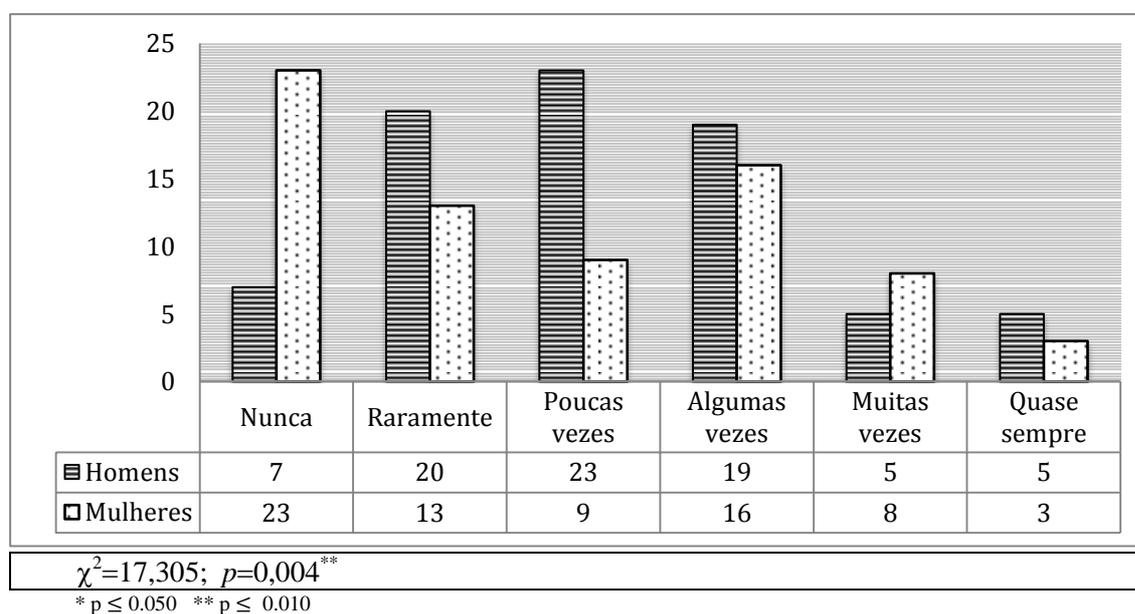


Figura 10 - Frequência do inquirido para “desrespeitar o limite de velocidade durante a noite ou de madrugada”

Relativamente ao item 21 relacionado com a frequência com que o inquirido se coloca na situação de “conduzir mesmo sabendo que ultrapassou o limite permitido de álcool no sangue” (Figura 11), encontramos diferenças altamente significativas entre os

dois grupos, verificando que apesar de a maioria dos condutores nunca ou raramente o fazerem, existe um número significativo de condutores masculinos que admite fazê-lo ao invés dos condutores femininos que aparentam ser mais prudentes a esse respeito.

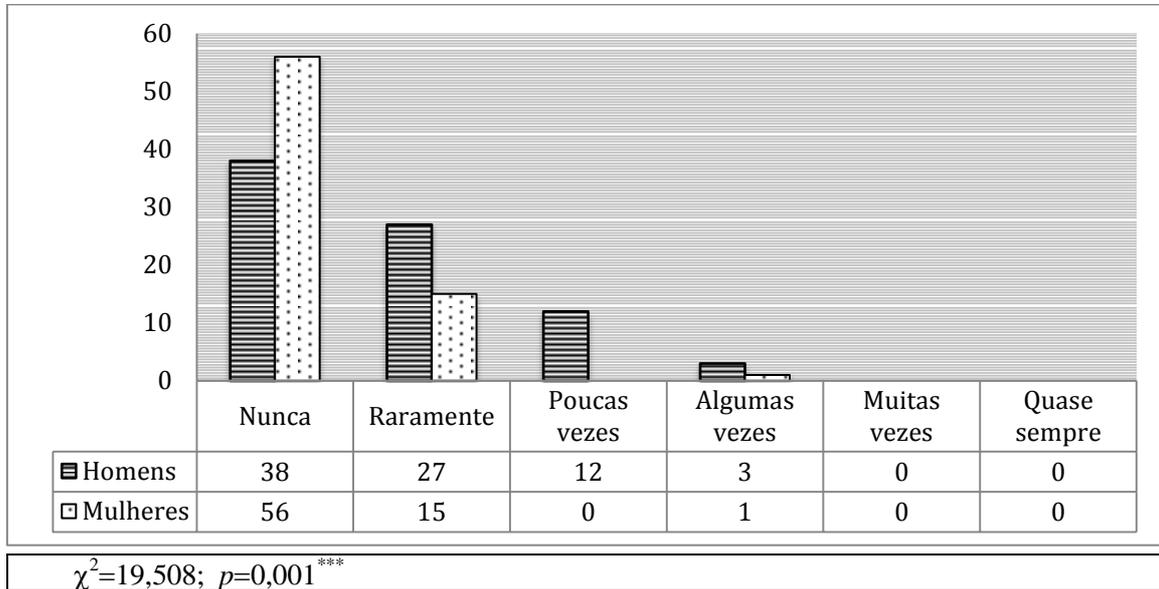


Figura 11 - Frequência do inquirido para “conduzir mesmo sabendo que ultrapassou o limite permitido de álcool no sangue”

Em relação ao item 24 “zangar-se com o comportamento de outro condutor e persegui-lo para lhe mostrar o seu descontentamento” (Figura 12), encontramos diferenças muito significativas entre os dois grupos, verificando que apesar de a grande maioria dos condutores nunca ou raramente admitirem fazê-lo, são os condutores masculinos quem o faz com mais frequência de entre todos aqueles que admitem ter esse tipo de comportamento.

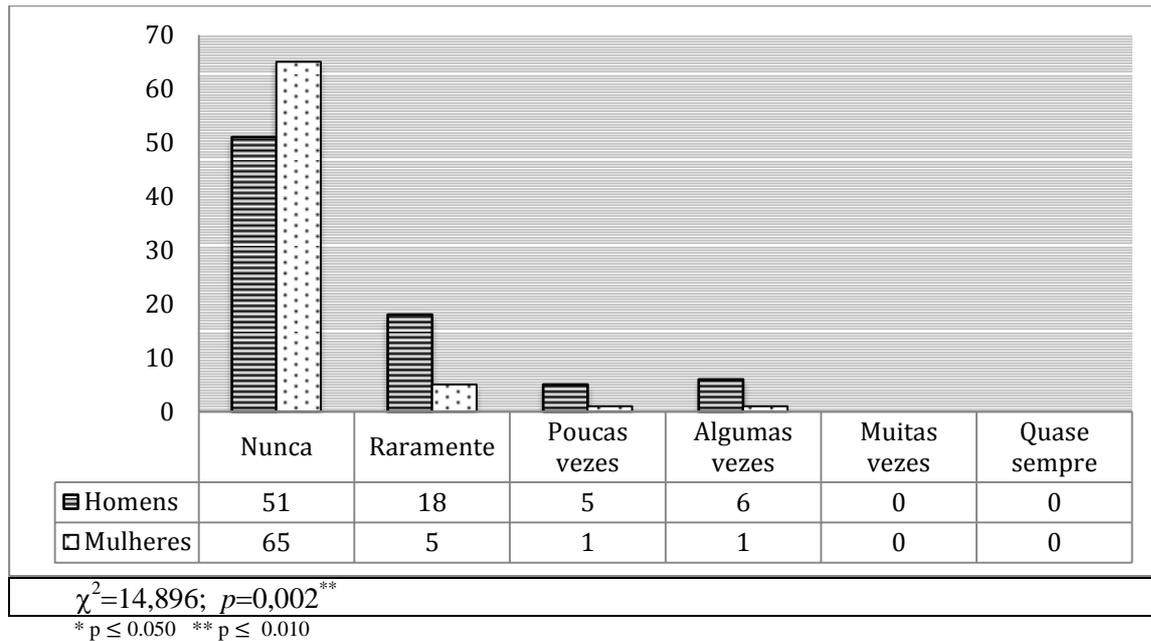


Figura 12 - Frequência do inquirido para “zangar-se com o comportamento de outro condutor e persegui-lo para lhe mostrar o seu descontentamento”

De realçar que entre os grupos dos condutores masculinos e femininos nenhum sujeito atingiu o valor máximo da escala e que os valores médios alcançados em ambos os grupos, apesar de não serem muito elevados, apresentam diferenças altamente significativas, sendo o valor médio superior para os condutores masculinos.

Tabela 12 - Frequência das Infrações no DBQ

Infrações	Nunca			Raramente			Poucas vezes			Algumas vezes			Muitas vezes			Quase sempre			Omissos		QQ	Sig
	♂	♀	Σ	♂	♀	Σ	♂	♀	Σ	♂	♀	Σ	♂	♀	Σ	♂	♀	Σ	♂	♀		
6. Conduzir muito próximo da traseira do carro da frente, forçando o seu condutor a conduzir mais rápido ou a sair do caminho	32	40	72	32	22	54	7	6	13	5	4	9	1	0	1	3	0	3	-	-	6,526	0,258
10. Atravessar um cruzamento com o sinal amarelo mesmo sabendo que vai mudar rapidamente para vermelho	5	15	20	21	17	38	21	11	32	22	19	41	8	9	17	3	1	4	-	-	9,429	0,093
12. Desrespeitar o limite de velocidade durante a noite ou de madrugada	7	23	30	20	13	33	23	9	32	19	16	35	5	8	13	5	3	8	-	1	17,305	0,004**
15. Irritar-se sempre com um tipo particular de condutores e mostrar-lhes a sua hostilidade de qualquer forma	10	14	24	36	30	66	14	17	31	15	10	25	4	1	5	1	0	1	-	-	4,895	0,429
16. Ficar impaciente com um condutor mais lento na faixa da esquerda e ultrapassá-lo pela direita	11	19	30	30	25	55	17	16	33	15	10	25	6	1	7	1	1	2	-	-	6,787	0,237
21. Conduzir mesmo sabendo que ultrapassou o limite permitido de álcool no sangue	38	56	94	27	15	42	12	0	12	3	1	4	-	-	-	-	-	-	-	-	19,508	0,001***
22. Picar-se ou envolver-se em corridas momentâneas com outros condutores	46	52	98	25	16	41	5	1	6	0	2	2	3	1	4	1	0	1	-	-	8,612	0,126
24. Zangar-se com o comportamento de outro condutor e persegui-lo para lhe mostrar o seu descontentamento	51	65	116	18	5	23	5	1	6	6	1	7	-	-	-	-	-	-	-	-	14,896	0,002**
Máximo da escala: 40	Homens		Mínimo : 1			Máximo : 29			Média : 10,62			Desvio Padrão : 5,82			$t= 3,341; p= 0,001^{***}$							
	Mulheres		Mínimo : 0			Máximo : 18			Média : 7,76			Desvio Padrão : 4,57										

♂ = Masculino, ♀ = Feminino Σ = somatório * p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010 *** p ≤ 0.001

Relativamente à média obtida no conjunto dos Lapsos, Erros e Infrações que compõem a escala do DBQ - Driver Behavior Questionnaire (Figura 13), verificamos que nos dois grupos dos condutores inquiridos, apenas foram registadas diferenças significativas no lote dos Erros e das Infrações de trânsito, ao invés dos Lapsos que não apresentam resultados suficientemente diferenciadores entre eles.

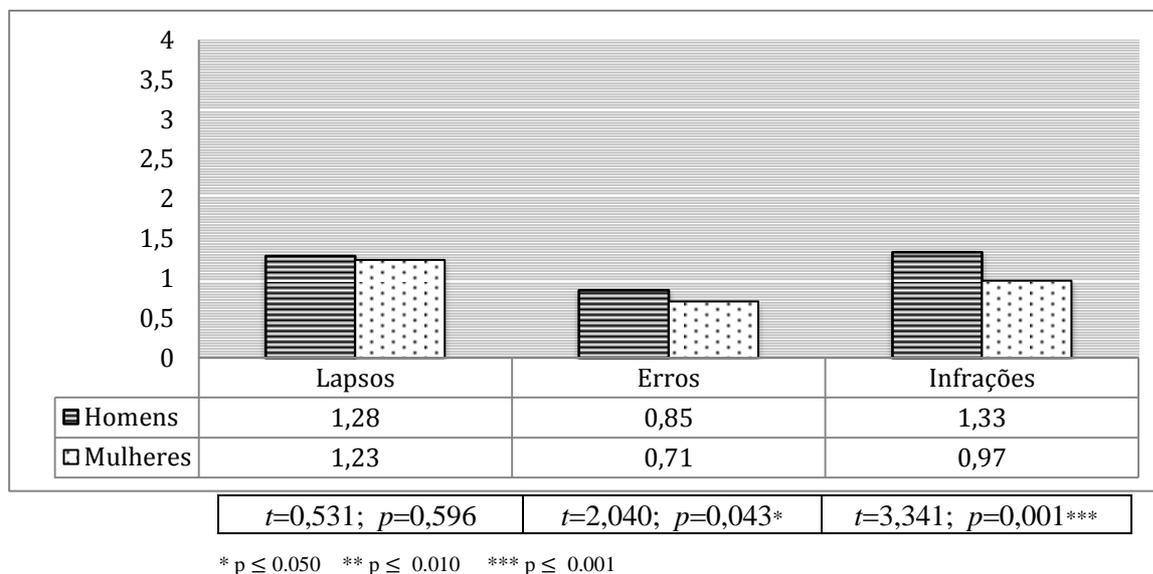


Figura 13 - Valores médios e teste das diferenças para os Lapsos, Erros e Infrações

5.1.3 Cólera ou irritação na condução, avaliada pela DAS - Driving Anger Scale

Referimos seguidamente a intensidade da cólera ou irritação, sentida pelo inquirido, enquanto condutor, nas situações de trânsito que configuram a prática de Gestos Hostis, Condução Ilegal, a Presença das Autoridades Policiais, a Condução Lenta, a Descortesia e a Circulação Condicionada. Assim, começando pelos Gestos Hostis (Tabela 13), podemos verificar que apenas existem diferenças significativas no item 27 de entre todos aqueles que consubstanciam a prática desses atos. Todavia, os itens 21 e 27 apresentam respostas de alta intensidade, o que nos leva a inferir que há efetivamente Gestos Hostis potenciadores de graves conflitos em ambiente rodoviário, com consequências imprevisíveis para a segurança rodoviária. De realçar que houve sujeitos do grupo dos condutores femininos que atingiram o valor máximo da escala e que houve sujeitos masculinos que quase atingiram esse valor. Os valores médios alcançados em ambos os grupos, são relativamente elevados, não apresentando contudo diferenças significativas entre eles (Figura 14), sendo o valor médio ligeiramente superior para os condutores masculinos.

Reportando-nos agora às situações de Condução Ilegal (Tabela 14), podemos constatar que não existem diferenças significativas relativamente a todos os itens, prevalecendo as respostas de média intensidade relativamente aos itens 2 e 25 e de alta intensidade nos itens 6 e 13. Houve sujeitos de ambos os sexos que atingiram pontuações muito próximas do valor máximo da escala e os valores médios obtidos pelos condutores masculinos e femininos, apesar de não serem significativamente diferentes (Figura 14), são no entanto relativamente elevados.

Relativamente às situações que configuram a Presença das Autoridades Policiais (Tabela 15), podemos verificar que não existem diferenças significativas relativamente a todos os itens, prevalecendo as respostas de baixa intensidade nos itens 11, 23 e 29. A par desses resultados, registamos também no item 11, um grupo significativo de sujeitos com respostas de alta intensidade e no item 16, apesar da prevalência das respostas de intensidade média, um grupo significativo de respostas de alta intensidade. Quer os sujeitos masculinos, quer os femininos, atingiram pontuações muito próximas do valor máximo da escala e os valores médios obtidos por ambos os grupos, não sendo significativamente diferentes (Figura 14), também não são muito elevados.

Em relação às situações que configuram a Condução Lenta (Tabela 16), verificamos que não existem diferenças significativas entre todos os itens, destacando-se as respostas de baixa intensidade nos itens 1 e 18 e de intensidade média nos itens 3, 4, 9 e 10, sendo que nos itens 3 e 4 verifica-se uma tendência acentuada para respostas de maior intensidade. Como era de esperar, as respostas recolhidas em ambos os grupos de condutores, apontam para a obtenção de pontuações muito próximas do valor máximo da escala e a existência de valores médios relativamente elevados, pese embora o facto de os mesmos não serem significativamente diferentes (Figura 14).

Tabela 13 - Distribuição para os Gestos Hostis no DAS

Gestos Hostis	Pouca (1)			(2)			(3)			(4)			Muita (5)			Omissos		QQ	Sig
	♂	♀	Σ	♂	♀	Σ	♂	♀	Σ	♂	♀	Σ	♂	♀	Σ	♂	♀		
21. Há um outro condutor que lhe faz um gesto obsceno a propósito da sua condução	3	7	10	13	12	25	22	20	42	24	15	39	18	18	36	-	-	3,401	0,493
24. Há um outro condutor que lhe buzina a propósito da sua condução	11	13	24	27	15	42	25	23	48	13	15	28	4	6	10	-	-	3,811	0,432
27. Há um outro condutor que lhe grita ou o insulta a propósito da sua condução	3	15	18	18	11	29	19	16	35	24	14	38	16	16	32	-	-	12,191	0,016*
Máximo da escala: 15	Homens		Mínimo : 3	Máximo : 14		Média : 9,56			Desvio Padrão : 2,73			t= 0,679; p= 0,498							
	Mulheres		Mínimo : 3	Máximo : 15		Média : 9,22			Desvio Padrão : 3,42										

♂ = Masculino, ♀ = Feminino Σ = somatório * p ≤ 0.050

Tabela 14 - Distribuição para a Condução Ilegal no DAS

Condução Ilegal	Pouca (1)			(2)			(3)			(4)			Muita (5)			Omissos		QQ	Sig
	♂	♀	Σ	♂	♀	Σ	♂	♀	Σ	♂	♀	Σ	♂	♀	Σ	♂	♀		
2. Vê um outro condutor conduzir depressa demais para o estado da estrada	8	4	12	28	18	46	26	32	58	15	15	30	3	3	6	-	-	3,717	0,446
6. Há um outro condutor a conduzir em ziguezague e mete-se à sua frente	1	1	2	9	1	10	11	11	22	27	22	49	32	37	69	-	-	6,871	0,143
13. Vê um outro condutor desrespeitar o sinal vermelho ou de stop	5	2	7	15	9	24	16	21	37	28	33	61	16	7	23	-	-	6,991	0,136
25. Vê um outro condutor exceder muito o limite de velocidade naquele local	5	14	19	22	12	34	31	23	54	15	19	34	7	4	11	-	-	9,283	0,054
Máximo da escala: 20	Homens		Mínimo : 7	Máximo : 19		Média : 13,11			Desvio Padrão : 2,96			t= -0,882; p= 0,379							
	Mulheres		Mínimo : 5	Máximo : 18		Média : 13,51			Desvio Padrão : 2,60										

♂ = Masculino, ♀ = Feminino Σ = somatório

Tabela 15 - Distribuição para a Presença das Autoridades Policiais no DAS

Presença das Autoridades Policiais	Pouca (1)			(2)			(3)			(4)			Muita (5)			Omissos		QQ	Sig
	♂	♀	Σ	♂	♀	Σ	♂	♀	Σ	♂	♀	Σ	♂	♀	Σ	♂	♀		
11. Vê escondido um carro da Polícia que vigia o trânsito	22	29	51	19	12	31	15	17	32	15	8	23	9	6	15	-	-	4,990	0,288
16. Passa um radar de controlo de velocidade que está disfarçado	9	14	23	18	16	34	25	19	44	14	9	23	14	14	28	-	-	2,696	0,610
23. Há um carro da Polícia que circula perto do seu veículo	39	36	75	27	18	45	12	13	25	2	3	5	0	2	2	-	-	3,749	0,441
29. Um agente da Polícia faz-lhe sinal para encostar o carro	43	30	73	19	23	42	11	11	22	5	6	11	2	2	4	-	-	2,372	0,668
Máximo da escala: 20	Homens			Mínimo : 4			Máximo : 17			Média : 9,21			Desvio Padrão : 3,29			t= 0,308; p= 0,759			
	Mulheres			Mínimo : 4			Máximo : 19			Média : 9,04			Desvio Padrão : 3,54						

♂ = Masculino, ♀ = Feminino Σ = somatório

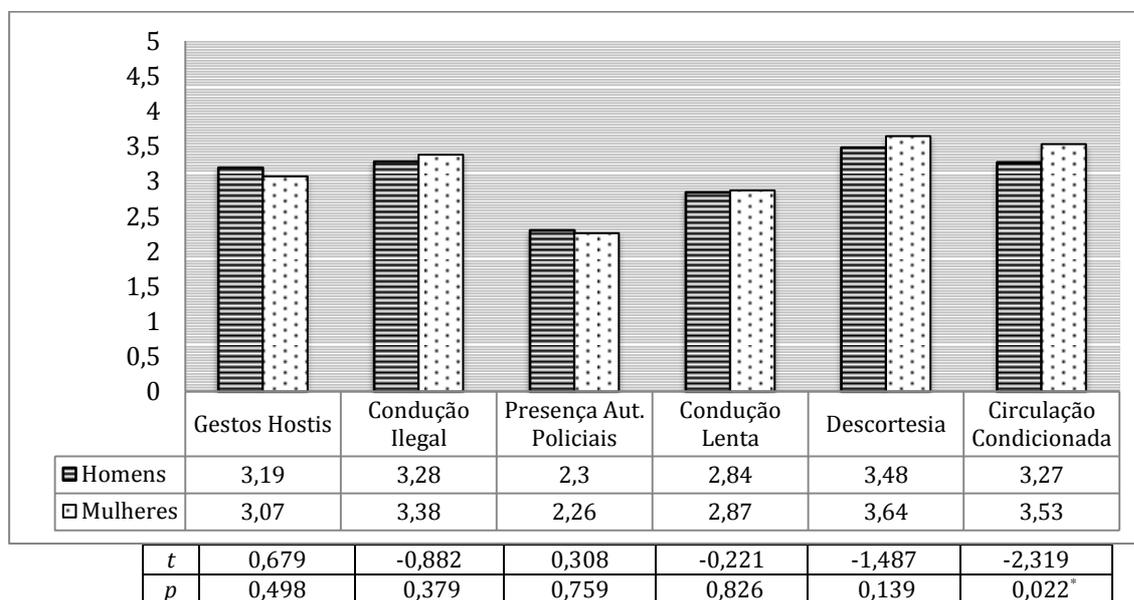
Tabela 16 - Distribuição para a Condução Lenta no DAS

Condução Lenta	Pouca (1)			(2)			(3)			(4)			Muita (5)			Omissos		QQ	Sig
	♂	♀	Σ	♂	♀	Σ	♂	♀	Σ	♂	♀	Σ	♂	♀	Σ	♂	♀		
1. O condutor do carro da frente não avança quando fica o sinal verde	10	13	23	41	29	70	22	24	46	6	6	12	1	0	1	-	-	3,123	0,537
3. Vê um peão que atravessa lentamente e fora da passeadeira, obrigando-o a abrandar	7	9	16	21	25	46	33	18	51	12	11	23	7	9	16	-	-	4,896	0,298
4. Vê um outro condutor conduzir lentamente na via de ultrapassagem e entupir o trânsito	2	3	5	13	5	18	27	28	55	23	28	51	15	8	23	-	-	5,990	0,200
9. Vê um outro condutor conduzir demasiado devagar para o trânsito daquele local	10	5	15	26	20	46	32	28	60	10	18	28	2	1	3	-	-	4,928	0,295
10. Vê um veículo lento circular numa estrada de montanha e recusar encostar à direita para deixar os outros ultrapassarem	3	3	6	15	13	28	39	31	70	19	19	38	4	6	10	-	-	1,039	0,904
18. Há um outro condutor que estaciona devagar e entope o trânsito	7	11	18	28	27	55	29	18	47	13	12	25	3	4	7	-	-	3,252	0,517
Máximo da escala: 30	Homens			Mínimo : 9			Máximo : 29			Média : 17,06			Desvio Padrão : 3,99			t= -0,221; p= 0,826			
	Mulheres			Mínimo : 7			Máximo : 28			Média : 17,20			Desvio Padrão : 4,14						

♂ = Masculino, ♀ = Feminino Σ = somatório

No que se refere às situações que configuram a Descortesia (Tabela 17), podemos verificar que apenas existem diferenças significativas nos itens 17 e 28. Constatamos também a prevalência de respostas de intensidade média nos itens 12, 20 e 28 e de alta intensidade nos itens 5, 7, 8, 14, 15 e 17, justificando desse modo o aparecimento de valores muito próximos do valor máximo da escala e a obtenção de médias muito altas entre os dois grupos de condutores, sem que contudo as mesmas apresentem diferenças significativas entre elas (Figura 14).

Por último, em relação às situações que enquadram a Circulação Condicionada (Tabela 18), constatamos que apenas existe uma diferença significativa e muito significativa, respectivamente nos itens 19 e 32, destacando-se as respostas de intensidade média nos itens 19, 30, 32 e 33 e de alta intensidade nos itens 22, 26 e 31. Estes resultados são compatíveis com o facto de o valor máximo da escala ter sido atingido pelos sujeitos femininos, a par dos masculinos que tiveram uma pontuação ligeiramente inferior e de os valores médios obtidos nos dois grupos, terem sido bastante elevados e apresentarem diferenças significativas entre eles (Figura 14).



* $p \leq 0.050$

Figura 14 - Valores médios e teste das diferenças para as dimensões do (Driving Anger Scale - DAS)

Tabela 17 - Distribuição para a Descortesia no DAS

Descortesia	Pouca (1)			(2)			(3)			(4)			Muita (5)			Omissos		QQ	Sig
	♂	♀	Σ	♂	♀	Σ	♂	♀	Σ	♂	♀	Σ	♂	♀	Σ	♂	♀		
5. Há um condutor que conduz colado à traseira do seu veículo	3	1	4	7	5	12	21	12	33	27	27	54	22	27	49	-	-	3,888	0,421
7. Há um outro condutor, na auto-estrada, que se atravessa à sua frente para sair à direita	2	0	2	9	3	12	15	7	22	27	32	59	27	30	57	-	-	8,092	0,088
8. Há um outro condutor que ocupa o estacionamento que você se preparava para usar	6	4	10	11	6	17	27	17	44	17	20	37	19	25	44	-	-	4,797	0,309
12. Há um outro condutor que faz marcha-atrás e parece não ver o seu veículo	6	2	8	16	16	32	36	23	59	17	25	42	5	5	10	-	1	5,873	0,209
14. De noite, o veículo com o qual se cruza continua com os faróis nos máximos	2	2	4	8	7	15	20	20	40	29	23	52	21	20	41	-	-	0,363	0,985
15. De noite, o veículo atrás de si conduz com os faróis nos máximos	2	1	3	6	8	14	18	10	28	30	32	62	24	21	45	-	-	2,756	0,599
17. Quando está a ultrapassar, vê que o outro veículo acelera	4	0	4	14	14	28	22	22	44	29	15	44	11	21	32	-	-	11,189	0,025*
20. Há um outro condutor vindo da direita que se mete à sua frente e não espera, mesmo vendo que não há mais ninguém atrás de si	4	2	6	11	13	24	37	24	61	23	26	49	5	7	12	-	-	3,710	0,447
28. Vê um ciclista conduzir no meio da estrada e entupir o trânsito	2	8	10	20	14	34	21	29	50	31	17	48	6	4	10	-	-	10,029	0,040*
Máximo da escala: 45	Homens		Mínimo : 18	Máximo : 41		Média : 31,32			Desvio Padrão : 5,88			$t = -1,487; p = 0,139$							
	Mulheres		Mínimo : 18	Máximo : 43		Média : 32,66			Desvio Padrão : 5,67										

♂ = Masculino, ♀ = Feminino Σ = somatório * $p \leq 0,050$

Tabela 18 - Distribuição para a Circulação Condicionada no DAS

Circulação Condicionada	Pouca (1)			(2)			(3)			(4)			Muita (5)			Omissos		QQ	Sig
	♂	♀	Σ	♂	♀	Σ	♂	♀	Σ	♂	♀	Σ	♂	♀	Σ	♂	♀		
19. Está preso num engarrafamento	11	7	18	15	11	26	33	16	49	16	26	42	5	12	17	-	-	12,278	0,015*
22. Cai num buraco que não estava sinalizado	-	-	-	2	6	8	23	12	35	26	31	57	29	23	52	-	-	6,184	0,103
26. Conduz atrás de um camião cuja carga oscila	5	6	11	13	10	23	22	9	31	29	25	54	11	22	33	-	-	9,502	0,050*
30. Conduz atrás de um veículo que liberta muito fumo pelo escape ou pinga gasolina ou óleo	3	2	5	18	6	24	25	29	54	24	23	47	10	12	22	-	-	6,296	0,178
31. Há um camião que liberta areia ou gravilha que bate no seu veículo	0	1	1	7	1	8	15	10	25	28	31	59	29	29	58	-	1	6,342	0,175
32. Conduz atrás de um camião grande que lhe impede a visibilidade	9	9	18	22	7	29	29	21	50	16	26	42	3	9	12	-	1	14,125	0,007**
33. Encontra obras na estrada e é obrigado a fazer um desvio	9	12	21	30	16	46	26	27	53	10	11	21	4	6	10	-	1	4,842	0,304
Máximo da escala: 35	Homens		Mínimo : 14	Máximo : 32		Média : 22,76			Desvio Padrão : 4,60			$t = -2,319; p = 0,022^*$							
	Mulheres		Mínimo : 13	Máximo : 35		Média : 24,72			Desvio Padrão : 5,04										

♂ = Masculino, ♀ = Feminino Σ = somatório * $p \leq 0,050$ ** $p \leq 0,010$

5.1.4 Impulsividade avaliada pela BIS-11 - Barratt Impulsiveness Scale

Analisaremos seguidamente os itens das várias dimensões da impulsividade, nomeadamente, a Impulsividade por Falta de Planeamento, a Impulsividade Motora, a Impulsividade da Atenção e por fim a Impulsividade Total. Assim, começando pela Impulsividade por Falta de Planeamento (Tabela 19), podemos constatar que apenas existem diferenças significativas nos itens 27 e 29, destacando-se as respostas de baixa intensidade nos itens 14, 15, 18, 27 e 29 e de alta intensidade nos itens 1, 7, 8, 10, 12 e 13. Nenhum dos sujeitos atingiu o valor máximo da escala e os valores médios obtidos não são muito elevados nem revelam diferenças significativas entre os dois grupos de condutores (Figura 15).

Reportando-nos agora às situações que configuram a Impulsividade Motora (Tabela 20), podemos verificar que apenas se registam diferenças significativas e muito significativas, respectivamente nos itens 22 e 4. Para além disso, destacam-se as respostas de baixa intensidade nos itens 2, 4, 16, 17, 19, 21, 22, 23 e 25 e uma tendência acentuada para respostas de maior intensidade nos itens 3 e 30. Nenhum dos sujeitos atingiu o valor máximo da escala e os valores médios obtidos não sendo muito elevados também não apresentam diferenças significativas entre os dois grupos de condutores (Figura 15).

Em relação às situações que configuram a Impulsividade da Atenção (Tabela 21), podemos constatar que apesar de não se registarem diferenças significativas nos vários itens que a consubstanciam, destacam-se as respostas de baixa intensidade nos itens 5, 11, 20, 24, 26 e 28 e uma tendência acentuada para respostas de maior intensidade nos itens 6 e 9. Nenhum dos sujeitos atingiu o valor máximo da escala e os valores médios obtidos não sendo elevados também não apresentam diferenças significativas entre os dois grupos de condutores (Figura 15).

Tabela 19 - Distribuição para a Dimensão Impulsividade por Falta de Planejamento no BIS-11

Impulsividade por Falta de Planejamento	Nunca ou raramente			Ocasionalmente			Frequentemente			Quase sempre			Omissos		QQ	Sig
	♂	♀	Σ	♂	♀	Σ	♂	♀	Σ	♂	♀	Σ	♂	♀		
1. Planeio cuidadosamente as minhas tarefas	3	2	5	22	20	42	37	28	65	18	22	40	-	-	1,525	0,677
7. Planeio as minhas viagens com muita antecedência	9	10	19	17	15	32	35	33	68	19	14	33	-	-	0,575	0,902
8. Tenho auto-domínio	1	0	1	9	8	17	47	47	94	23	17	40	-	-	1,542	0,673
10. Sou poupado (a)	5	7	12	20	18	38	33	24	57	22	23	45	-	-	1,465	0,690
12. Penso profundamente em tudo	2	3	5	28	31	59	36	25	61	14	13	27			1,958	0,581
13. Planeio ter um trabalho seguro	1	3	4	19	8	27	37	30	67	23	31	54	-	-	6,996	0,072
14. Digo as coisas sem pensar	28	19	47	41	42	83	10	7	17	1	4	5	-	-	3,654	0,301
15. Gosto de pensar em problemas complexos	14	11	25	28	30	58	30	22	52	8	9	17	-	-	1,301	0,729
18. Aborreço-me com relativa facilidade quando estou a resolver problemas mentalmente	38	36	74	29	24	53	10	11	21	3	1	4	-	-	1,156	0,764
27. Estou mais interessado(a) no presente que no futuro	29	10	39	26	30	56	18	20	38	6	11	17	1	1	10,722	0,013*
29. Gosto de puzzles/quebra-cabeças	19	16	35	34	16	50	16	27	43	11	13	24	-	-	9,323	0,025*
Máximo da escala: 44	Homens		Mínimo : 14	Máximo : 32			Média : 23,35			Desvio padrão : 4,08			$t = -,289; p = 0,773$			
	Mulheres		Mínimo : 13	Máximo : 34			Média : 23,54			Desvio padrão : 4,23						

♂ = Masculino, ♀ = Feminino Σ = somatório * $p \leq 0,050$

Tabela 20 - Distribuição para a Dimensão da Impulsividade Motora no BIS-11

Impulsividade Motora	Nunca ou raramente			Ocasionalmente			Frequentemente			Quase sempre			Omissos		QQ	Sig
	♂	♀	Σ	♂	♀	Σ	♂	♀	Σ	♂	♀	Σ	♂	♀		
2. Faço coisas sem pensar	23	18	41	44	43	87	13	10	23	0	1	1	-	-	1,596	0,660
3. Tomo decisões rapidamente	6	5	11	24	27	51	41	33	74	9	7	16	-	-	0,964	0,810
4. Sou uma pessoa despreocupada	14	29	43	31	28	59	28	11	39	7	4	11	-	-	13,229	0,004**
16. Mudo de trabalho	52	44	96	23	23	46	5	2	7	0	3	3	-	-	4,544	0,208
17. Sigo o “impulso”	17	14	31	43	43	86	18	14	32	2	1	3	-	-	0,705	0,872
19. Sigo o impulso do momento	22	16	38	40	46	86	16	7	23	2	3	5	-	-	4,680	0,197
21. Mudo de casa	58	44	102	22	25	47	0	0	0	0	3	3	-	-	4,705	0,095
22. Compro coisas “por impulso”	37	19	56	36	39	75	3	11	14	4	3	7	-	-	10,227	0,017*
23. Só consigo pensar num problema de cada vez	24	32	56	31	22	53	20	10	30	5	6	11	-	2	5,453	0,141
25. Gasto mais do que ganho	59	54	113	17	14	31	3	4	7	1	0	1	-	-	1,237	0,744
30. Planeio o futuro	9	2	11	19	18	37	30	30	60	22	22	44	-	-	4,072	0,254
Máximo da escala: 44	Homens		Mínimo : 15	Máximo : 27			Média : 20,87			Desvio padrão : 3,55					$t= 0,723$ $p= 0,471$	
	Mulheres		Mínimo : 12	Máximo : 30			Média : 20,40			Desvio padrão : 3,52						

♂ = Masculino, ♀= Feminino Σ= somatório * $p \leq 0,050$ ** $p \leq 0,010$

Tabela 21 - Distribuição para a Dimensão da Impulsividade da Atenção no BIS-11

Impulsividade da Atenção	Nunca ou raramente			Ocasionalmente			Frequentemente			Quase sempre			Omissos		QQ	Sig
	♂	♀	Σ	♂	♀	Σ	♂	♀	Σ	♂	♀	Σ	♂	♀		
5. Não “presto atenção”	37	29	66	28	32	60	10	10	20	5	1	6	-	-	3,492	0,322
6. Tenho pensamentos “rápidos”	5	4	9	20	18	38	38	43	81	17	7	24	-	-	4,282	0,233
9. Concentro-me com facilidade	2	1	3	10	12	22	44	33	77	24	26	50	-	-	1,750	0,626
11. Sinto-me pouco à vontade em peças de teatro ou conferências	33	37	70	27	17	44	9	10	19	11	8	19	-	-	2,614	0,455
20. Estou sempre a magicar	20	16	36	38	25	63	19	24	43	3	7	10	-	-	4,901	0,179
24. Mudo de hobbies	35	28	63	41	35	76	3	4	7	1	5	6	-	-	3,650	0,302
26. Penso superficialmente nas coisas	31	36	67	31	31	62	15	4	19	3	1	4	-	-	7,341	0,062
28. Fico inquieto(a) em conferências ou palestras	43	34	77	24	23	47	9	6	15	4	9	13	-	-	3,184	0,364
Máximo da escala: 32	Homens		Mínimo : 9	Máximo : 23			Média : 16,58			Desvio padrão : 3,03					$t= 0,951; p= 0,343$	
	Mulheres		Mínimo : 11	Máximo : 23			Média : 15,7			Desvio padrão : 2,94						

♂ = Masculino, ♀= Feminino Σ= somatório

Tendo avaliado cada um dos itens da escala da impulsividade de Barratt e as dimensões que os autores propõem para a organização dos mesmos, podemos facilmente constatar que em relação ao valor médio obtido nos vários tipos de impulsividade em estudo (Figura 15), não existem diferenças significativas entre os dois grupos de condutores inquiridos.

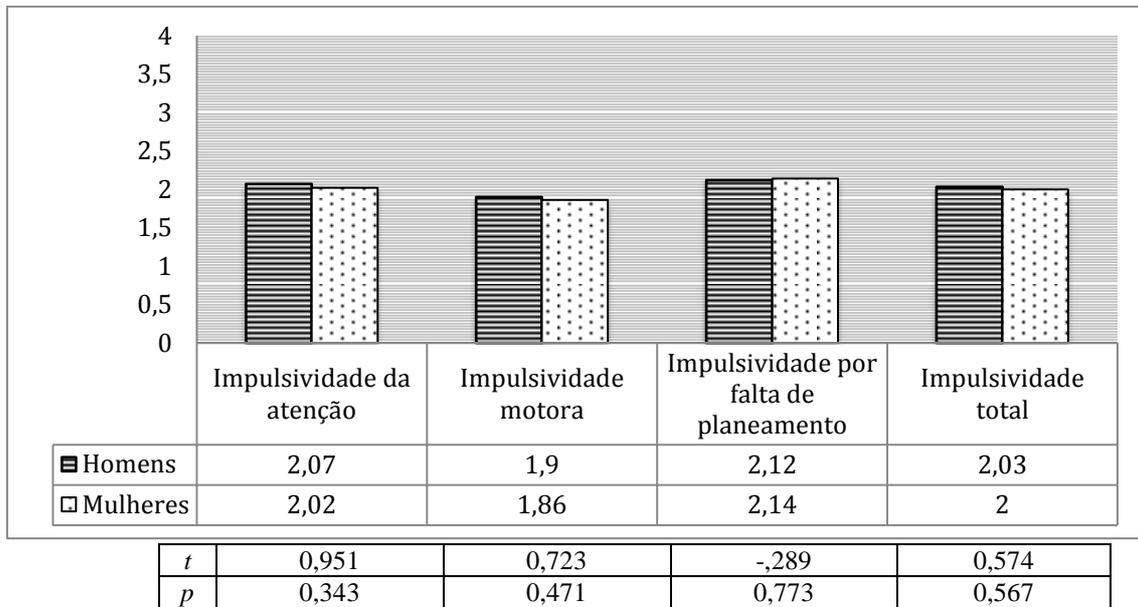


Figura 15 - Valores médios e teste das diferenças para as várias dimensões da impulsividade

5.1.5 As dimensões da personalidade avaliadas pela EPQ-R-S de Eysenck

Relativamente à avaliação das várias dimensões da personalidade dos condutores pela escala de Eysenck (EPQ-R-S), optámos por analisar separadamente cada uma delas. Assim, começando pelo traço de personalidade do Neuroticismo (Tabela 22), apenas encontramos diferenças significativas no item 42 em que os homens apresentam um valor superior aos das mulheres, registando-se ainda a preponderância das respostas “não” relativamente à maioria dos itens, com exceção dos itens 5, 13, 25 e 34 em que a resposta foi “sim”, o que corrobora o facto de as médias deste traço na nossa amostra, não apresentarem valores tão baixos quanto seria expectável (Homens 4,66 e Mulheres 5,23), registando-se inclusivamente o facto de alguns sujeitos da amostra terem atingido o valor máximo da escala, quer nos homens, quer nas mulheres. Para melhor se compreenderem os resultados, junto de cada item indicamos qual a resposta que traduz a presença do traço (dizendo se é a resposta sim ou não) e apresentamos a sombreado os valores de maior prevalência em cada item, para desse modo facilitar a leitura dos dados apresentados.

No que respeita aos valores médios obtidos com a amostra dos condutores masculinos e femininos, não registamos diferenças significativas entre os dois grupos, apesar de o valor médio ser superior para os condutores femininos.

Tabela 22 - Distribuição para a Dimensão Neuroticismo no EPQ-R-S

Neuroticismo		Homens	Mulheres	N	Omissos		QQ	Sig
					♂	♀		
1. É uma pessoa que muda muitas vezes de humor ou disposição (sim)	Sim	22	22	44	-	-	0,172	0,678
	Não	58	50	108	-	-		
5. Já alguma vez se sentiu um “desgraçado ou infeliz” sem ter motivos para isso (sim)	Sim	38	40	78	-	-	0,984	0,321
	Não	42	32	74	-	-		
9. Considera-se uma pessoa irritável (sim)	Sim	18	23	41	-	-	1,716	0,190
	Não	62	49	111	-	-		
13. Sente os seus sentimentos feridos com facilidade (sim)	Sim	41	43	84	-	-	1,100	0,294
	Não	39	29	68	-	-		
17. Sente-se frequentemente farto (sim)	Sim	27	27	54	-	-	0,233	0,630
	Não	53	45	98	-	-		
21. Considera-se uma pessoa nervosa (sim)	Sim	33	34	67	-	-	0,548	0,459
	Não	47	38	85	-	-		
25. Considera-se uma pessoa preocupada (sim)	Sim	62	59	121	-	-	0,461	0,497
	Não	18	13	31	-	-		
30. Considera-se uma pessoa tensa ou muito nervosa (sim)	Sim	28	22	50	-	-	0,339	0,560
	Não	52	50	102	-	-		
34. Fica, durante muito tempo, preocupado após uma experiência embaraçosa (sim)	Sim	49	51	100	-	-	1,546	0,214
	Não	31	21	52	-	-		
38. Sofre dos “nervos” (sim)	Sim	19	16	35	-	-	0,050	0,823
	Não	61	56	117	-	-		
42. Sente-se frequentemente só (sim)	Sim	9	17	26	-	-	4,084	0,043*
	Não	71	55	126	-	-		
46. Sente-se muitas vezes perturbado com sentimentos de culpa (sim)	Sim	27	23	50	-	-	0,056	0,813
	Não	53	49	102	-	-		
Máximo da escala : 12	Homens	Mín. : 0	Máx. : 12	Méd. : 4,66	DP : 3,18		$t = -1,155; p = 0,250$	
	Mulheres	Mín. : 0	Máx. : 12	Méd. : 5,23	DP : 2,90			

♂ = Masculino, ♀ = Feminino * $p \leq 0.050$

No que respeita à dimensão Psicoticismo (Tabela 23), apenas encontramos diferenças significativas nos itens 22, 28 e 31 e muito significativas no item 35. Encontramos o predomínio das respostas “sim” em relação aos itens 6, 18, 26, 28 e 35 e o predomínio das respostas “não” relativamente aos itens 10, 14, 22, 31 e 39. De todos os itens que consubstanciam o traço Psicoticismo, apenas os resultados obtidos nos itens 2 e 43 revelam a sua presença na nossa amostra, justificando desse modo que o valor médio do traço, apesar de apresentar diferenças significativas entre os dois grupos de condutores, apresenta valores bastante baixos (Homens 2,65 e Mulheres 2,15) e em que nenhum dos sujeitos atingiu o valor máximo da escala. Também aqui, para melhor compreendermos os

resultados obtidos, optámos por indicar junto de cada item qual a resposta que traduz a presença do traço (dizendo se é a resposta sim ou não) e apresentamos a sombreado os valores de maior prevalência em cada item, para desse modo facilitar a leitura dos dados apresentados.

Tabela 23 - Distribuição para a Dimensão Psicoticismo no EPQ-R-S

Psicoticismo		Homens	Mulheres	N	Omissos		QQ	Sig
					♂	♀		
2. Dá muita importância ao que as outras pessoas pensam (não)	Sim	40	28	68			1,445	0,229
	Não	40	43	83	-	1		
6. Preocupa-se com a possibilidade de vir a ter dívidas (não)	Sim	63	63	126			2,046	0,153
	Não	17	9	26	-	-		
10. Tomaria drogas que pudessem ter um efeito estranho ou perigoso (sim)	Sim	3	4	7			0,281	0,596
	Não	77	68	145	-	-		
14. Prefere fazer as coisas à sua maneira em vez de se deixar guiar pelas regras (sim)	Sim	35	25	60			1,293	0,256
	Não	45	47	92	-	-		
18. As boas maneiras e a limpeza têm muita importância para si (não)	Sim	74	66	140			0,036	0,849
	Não	6	6	12	-	-		
22. Acha que o casamento está fora de moda e deveria deixar de existir (sim)	Sim	16	6	22			4,167	0,041*
	Não	64	66	130	-	-		
26. Gosta de cooperar com os outros (não)	Sim	78	71	149			0,242	0,623
	Não	2	1	3	-	-		
28. Fica preocupado se souber que há erros no seu trabalho (não)	Sim	73	71	144			4,118	0,042*
	Não	7	1	8	-	-		
31. Acha que as pessoas ocupam muito tempo com poupanças e seguros para salvar o futuro (sim)	Sim	37	22	59			3,930	0,047*
	Não	43	50	93	-	-		
35. Procura não ser mal educado com as outras pessoas (não)	Sim	72	72	144			7,600	0,006**
	Não	8	0	8	-	-		
39. Gostaria que as outras pessoas tivessem medo de si (sim)	Sim	1	1	2			0,006	0,940
	Não	79	71	150	-	-		
43. Pensa que é melhor seguir as regras da sociedade do que ir pelo seu próprio caminho (não)	Sim	40	34	74			0,029	0,864
	Não	40	37	77	-	1		
Máximo da escala : 12	Homens	Mín. : 0	Máx. : 8	Méd. : 2,65	DP : 1,47		$t= 2,188; p= 0,030^*$	
	Mulheres	Mín. : 0	Máx. : 6	Méd. : 2,15	DP : 1,30			

♂ = Masculino, ♀ = Feminino * $p \leq 0,050$ ** $p \leq 0,010$

Relativamente à dimensão Extroversão (Tabela 24), apenas encontramos diferenças significativas no item 3. Constatamos o predomínio das respostas “sim” em relação aos itens 3, 7, 11, 15, 19, 32, 36, 44 e 48 e o predomínio das respostas “não” relativamente aos itens 23, 27 e 41. Estes dados explicam que embora não havendo diferenças significativas, os valores médios do traço são elevados (Homens 8,06 e Mulheres 8,66) na amostra, sendo de referir que o valor máximo da escala foi atingido quer pelos condutores masculinos, quer pelos femininos. Também aqui, adoptámos o mesmo procedimento para

evidenciar os resultados obtidos e desse modo torná-los mais fáceis de visualizar e compreender.

Tabela 24 - Distribuição para a Dimensão Extroversão no EPQ-R-S

Extroversão		Homens	Mulheres	N	Omissos		QQ	Sig
					♂	♀		
3. Considera-se uma pessoa faladora (sim)	Sim	41	50	91	-	-	5,221	0,022*
	Não	39	22	61				
7. É uma pessoa bastante animada (sim)	Sim	54	55	109	-	-	1,476	0,224
	Não	26	17	43				
11. Gosta de conhecer novas pessoas (sim)	Sim	77	70	147	-	1	0,113	0,737
	Não	3	1	4				
15. Consegue, habitualmente, descontrair e divertir-se numa festa animada (sim)	Sim	69	67	136	-	-	1,864	0,172
	Não	11	5	16				
19. Costuma ter a iniciativa em fazer novas amizades (sim)	Sim	55	49	104	-	-	0,008	0,927
	Não	25	23	48				
23. Consegue facilmente animar uma festa monótona (sim)	Sim	37	33	70	-	-	0,003	0,959
	Não	43	39	82				
27. Tem tendência para se isolar em situações sociais (não)	Sim	17	17	34	-	-	0,122	0,727
	Não	63	55	118				
32. Gosta de se misturar com as pessoas (sim)	Sim	59	59	118	-	-	1,465	0,226
	Não	21	13	34				
36. Gosta de ter muita animação e alvoroço à sua volta (sim)	Sim	39	40	79	-	-	0,703	0,402
	Não	41	32	73				
41. Conserva-se, geralmente, calado quando está com outras pessoas (não)	Sim	27	22	49	-	-	0,177	0,674
	Não	53	50	103				
44. As outras pessoas consideram-no uma pessoa bastante animada (sim)	Sim	54	52	106	1	1	0,400	0,527
	Não	25	19	44				
48. Consegue manter uma festa animada (sim)	Sim	44	44	88	-	-	0,581	0,446
	Não	36	28	64				
Máximo da escala : 12	Homens	Mín. : 1	Máx. : 12	Méd. : 8,06	DP : 3,21		t= -1,252; p= 0,212	
	Mulheres	Mín. : 3	Máx. : 12	Méd. : 8,66	DP : 2,66			

♂ = Masculino, ♀ = Feminino * p ≤ 0.050

Por fim, ao analisarmos a dimensão Sinceridade (Tabela 25), verificamos que não existem diferenças significativas nos diversos itens que consubstanciam o traço, embora predominem as respostas “sim” em relação aos itens 4, 16, 29, 45 e 47 e o predomínio das respostas “não” relativamente aos itens 8, 12, 20, 33, 37 e 40. Estes dados explicam a média relativamente elevada (Homens 7,37 e Mulheres 7,45) deste traço na amostra, sendo de referir que não se registaram diferenças significativas em ambos os grupos e que o valor máximo da escala foi atingido quer pelos condutores masculinos, quer pelos femininos. Também aqui, adoptámos o mesmo procedimento para evidenciar os resultados obtidos e desse modo torná-los mais fáceis de visualizar e compreender.

Tabela 25 - Distribuição para a Dimensão Sinceridade no EPQ-R-S

Sinceridade		Homens	Mulheres	N	Omissos		QQ	Sig
					♂	♀		
4. Se afirma que fará uma determinada coisa, mantém sempre a promessa, mesmo que isso venha a ser desfavorável para si (sim)	Sim	59	48	107	-	-	0,912	0,340
	Não	21	24	45	-	-		
8. Alguma vez foi ganancioso de modo a ficar com mais do que aquilo que lhe pertencia (não)	Sim	6	4	10	-	-	0,233	0,629
	Não	74	68	142	-	-		
12. Alguma vez atribuiu as culpas a alguém, mesmo sabendo que a culpa era sua (não)	Sim	13	17	30	-	-	1,296	0,255
	Não	67	55	122	-	-		
16. Todos os seus hábitos são bons ou desejáveis (sim)	Sim	44	39	83	-	-	0,011	0,918
	Não	36	33	69	-	-		
20. Já alguma vez ficou com alguma coisa (mesmo que insignificante) que pertencesse a outra pessoa (não)	Sim	22	22	44	-	-	0,172	0,678
	Não	58	50	108	-	-		
24. Já alguma vez partiu ou perdeu algo que pertencia a outra pessoa (não)	Sim	40	35	75	-	-	0,029	0,864
	Não	40	37	77	-	-		
29. Já alguma vez falou mal, ou de forma maldosa, de alguém (não)	Sim	50	43	93	-	-	0,123	0,726
	Não	30	29	59	-	-		
33. Quando era criança foi alguma vez atrevido para os seus pais (não)	Sim	38	33	71	-	-	0,042	0,837
	Não	42	39	81	-	-		
37. Já alguma vez fez batota ao jogo (não)	Sim	41	30	71	-	-	1,398	0,237
	Não	39	42	81	-	-		
40. Já alguma vez se aproveitou de alguém (não)	Sim	12	13	25	-	-	0,257	0,612
	Não	68	59	127	-	-		
45. Costuma fazer sempre aquilo que diz (sim)	Sim	46	43	89	-	-	0,077	0,781
	Não	34	29	63	-	-		
47. Deixa, algumas vezes, para amanhã o que deve fazer hoje (não)	Sim	57	44	101	-	-	1,747	0,186
	Não	23	28	51	-	-		
Máximo da escala : 12	Homens	Mín. : 0	Máx. : 12	Méd. : 7,37	DP : 2,46		$t = -0,199; p = 0,842$	
	Mulheres	Mín. : 1	Máx. : 12	Méd. : 7,45	DP : 2,69			

♂ = Masculino, ♀ = Feminino

Apresentamos em seguida a representação gráfica dos valores médios obtidos nas várias dimensões do EPQ-R-S e os respetivos resultados do teste das diferenças (Figura 16), para melhor visualizar e compreender os resultados obtidos.

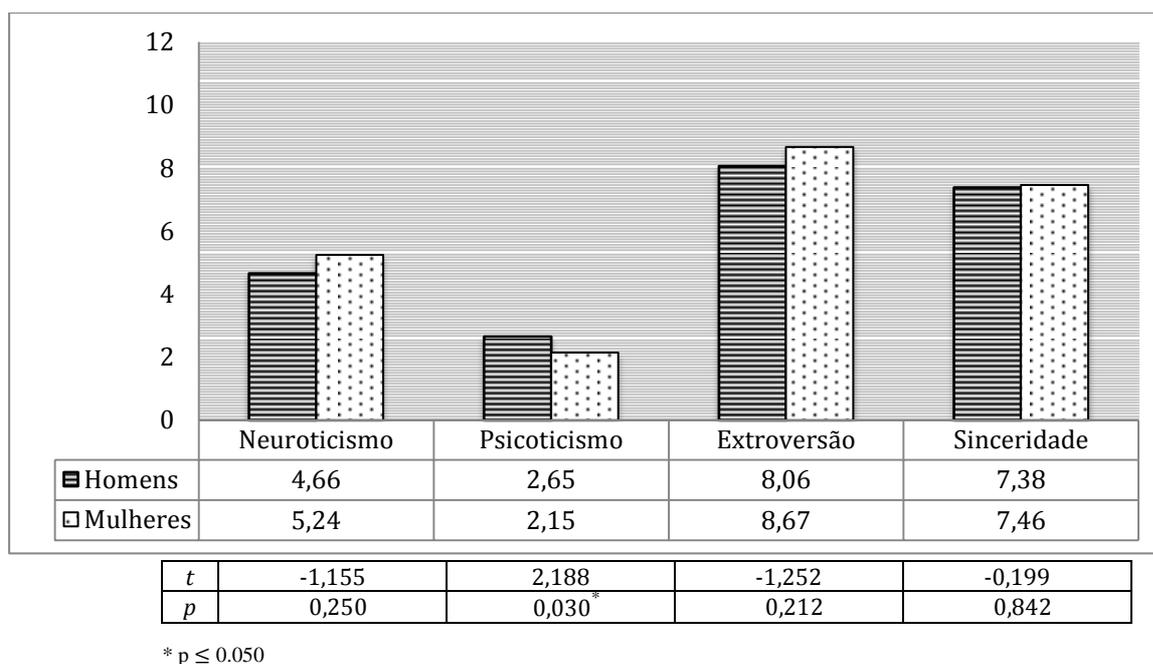


Figura 16 - Valores médios e teste das diferenças da escala EPQ-R-S

No que se refere às dimensões da personalidade segundo Eysenck, não encontramos diferenças significativas entre os grupos de condutores masculinos e femininos, à exceção do traço Psicoticismo cuja prevalência apresenta diferenças significativas entre os dois grupos de condutores, sendo maior nos homens. Os valores médios obtidos em ambos os grupos, apontam para uma prevalência relativamente elevada do traço da Extroversão e da Sinceridade, a par de uma prevalência média no traço do Neuroticismo e de uma prevalência mais reduzida no traço do Psicoticismo como aliás era expectável.

5.1.6 Procura de sensações avaliada pela SSS-V de Zuckerman

Avaliaremos em seguida com recurso à escala SSS-V, a presença do traço de personalidade Procura de Sensações nos condutores inquiridos, por forma a identificar as quatro dimensões que o compõem, nomeadamente a (1) TAS - procura de emoção e aventura, (2) ES - procura de experiências, (3) DIS - desinibição, (4) BS - intolerância ao aborrecimento e por fim a SStotal. Para melhor visualizar e compreender os resultados, marcamos a sombreado nas respetivas tabelas os itens que traduzem as diversas dimensões, bem como, o valor predominante na frequência (N), o que nem sempre coincide.

Assim, começando pelo traço de personalidade “TAS - procura de emoção e aventura” (Tabela 26), apenas encontramos diferenças significativas nos itens 16 e 17 e diferenças muito significativas nos itens 20 e 23. Para além disso importa realçar que o valor máximo da escala foi atingido por sujeitos de ambos os sexos e que a média obtida

nos dois grupos, apresenta diferenças muito significativas, sendo relativamente mais elevada nos homens do que nas mulheres.

Tabela 26 - Distribuição para a Dimensão Procura de Emoção e Aventura na SSS-V

Procura de Emoção e Aventura			Homens	Mulheres	N	Omissos		QQ	Sig
						♂	♀		
3	A	Penso com frequência que gostaria de ser um alpinista.	24	21	45	-	1	0,013	0,911
	B	Não consigo compreender as pessoas que arriscam as suas vidas a escalar montanhas.	56	50	106	-	-		
11	A	Uma pessoa sensata evita atividades perigosas.	34	33	67	-	-	0,171	0,679
	B	Por vezes gosto de fazer coisas um pouco arriscadas.	46	39	85	-	-		
16	A	Gostaria de praticar esqui aquático.	50	32	82	-	-	4,973	0,026*
	B	Não gostaria de praticar esqui aquático.	30	40	70	-	-		
17	A	Gostaria de experimentar fazer surf.	52	33	85	-	-	5,648	0,017*
	B	Não gostaria de experimentar fazer surf.	28	39	67	-	-		
20	A	Não gostaria de aprender a pilotar um avião.	17	31	48	-	-	8,339	0,004**
	B	Gostaria de aprender a pilotar um avião.	63	41	104	-	-		
21	A	Prefiro a superfície da água às suas profundezas.	39	41	80	-	-	1,021	0,312
	B	Gostaria de fazer mergulho sub-aquático.	41	31	72	-	-		
23	A	Gostaria de experimentar saltar de pára-quedas.	56	35	91	-	-	7,216	0,007**
	B	Nunca gostaria de experimentar saltar de um avião, com ou sem pára-quedas.	24	37	61	-	-		
28	A	Gosto de mergulhar da prancha mais alta.	28	15	43	-	-	3,749	0,053
	B	Não gosto da sensação de estar na prancha mais alta, nem me aproximo dela.	52	57	109	-	-		
38	A	Fazer longas viagens em barcos pequenos é imprudente.	47	49	96	-	-	1,410	0,235
	B	Gostaria de fazer uma longa viagem num barco pequeno desde que ele navegasse bem.	33	23	56	-	-		
40	A	Esquiar numa montanha com um grande declive é uma boa maneira de acabar de muletas.	60	56	116	-	-	0,162	0,688
	B	Gostaria de experimentar a sensação de esquiar muito depressa numa montanha com um grande declive.	20	16	36	-	-		
Máximo da escala : 10			Homens	Mín. : 0	Máx.: 10	Méd. : 5,16	DP : 2,60	t= 2,705; p= 0,008**	
			Mulheres	Mín. : 0	Máx.: 10	Méd. : 3,97	DP : 2,82		

♂ = Masculino, ♀ = Feminino * $p \leq 0.050$ ** $p \leq 0.010$

No que respeita à “ES - procura de experiências” (Tabela 27), encontramos diferenças significativas nos itens 6, 14 e 26 e diferenças altamente significativas no item 22. Refira-se ainda que o item 9 apresenta o valor mais elevado de escolhas na resposta B e que o item 10 teve o valor máximo de marcações na resposta A, ambos com uma discrepância assinalável. Para além disso, verificamos que os inquiridos de ambos os sexos

não parecem valorizar muito a Procura de Experiências, em virtude de as médias obtidas não serem muito elevadas, pese embora o facto de a média obtida com as mulheres ser superior à dos homens e haver diferenças significativas entre elas.

Tabela 27 - Distribuição para a Dimensão Procura de Experiências na SSS-V

Procura de Experiências			Homens	Mulheres	N	Omissos		QQ	Sig
						♂	♀		
4	A	Não gosto de nenhum cheiro corporal.	25	24	49	-	-	0,075	0,784
	B	Gosto de alguns cheiros do corpo humano.	55	48	103	-	-		
6	A	Gosto de explorar sozinho uma cidade desconhecida ou uma zona de uma cidade, ainda que me possa perder.	54	37	91	-	-	4,094	0,043*
	B	Prefiro a ajuda de um guia quando estou num local que não conheço bem.	26	35	61	-	-		
9	A	Já experimentei drogas ilícitas ou gostaria de o fazer.	12	19	31	-	-	3,027	0,082
	B	Nunca seria capaz de experimentar drogas ilícitas.	68	53	121	-	-		
10	A	Não gostaria de experimentar qualquer substância que possa produzir em mim efeitos estranhos ou perigosos.	77	71	148	-	-	0,824	0,364
	B	Gostaria de experimentar algumas das substâncias que produzem alucinações.	3	1	4	-	-		
14	A	Gosto de experimentar comidas que nunca provei.	54	60	114	-	-	5,067	0,024*
	B	Peço pratos com os quais estou familiarizado, de modo a evitar decepções ou desilusões.	26	12	38	-	-		
18	A	Gostaria de fazer uma viagem sem planos pré-definidos ou horários.	60	53	113	-	-	0,038	0,845
	B	Quando viajo gosto de planear os locais e horários cuidadosamente.	20	19	39	-	-		
19	A	Prefiro ter como amigos pessoas do tipo “terra a terra”.	69	55	124	-	-	2,452	0,117
	B	Gostaria de fazer amigos em grupos invulgares como artistas, punks ou hippies.	11	17	28	-	-		
22	A	Gostaria de conhecer pessoas que são homossexuais (homem ou mulher).	44	63	107	-	-	19,206	0,001***
	B	Afasto-me de qualquer pessoa que suspeite ser homossexual.	36	9	45	-	-		
26	A	A essência de uma obra de arte está na sua clareza, simetria de formas e harmonia das cores.	54	36	90	-	-	4,805	0,028*
	B	Encontro frequentemente a beleza nas cores chocantes e formas irregulares das pinturas modernas.	26	36	62	-	-		
37	A	As pessoas deviam vestir-se de acordo com padrões de bom gosto, estilo e perfeição.	14	14	28	-	-	0,095	0,757
	B	As pessoas devem vestir-se de acordo com o seu próprio gosto, mesmo que o resultado seja por vezes estranho.	66	58	124	-	-		
Máximo da escala : 10		Homens	Mín. : 0	Máx. : 9	Méd. : 4,81	DP : 1,80	$t = -2,114; p = 0,036^*$		
		Mulheres	Mín. : 0	Máx. : 10	Méd. : 5,44	DP : 1,87			

♂ = Masculino, ♀ = Feminino * $p \leq 0,050$ ** $p \leq 0,010$ *** $p \leq 0,001$

Em relação à “DIS - desinibição” (Tabela 28), apenas reportamos diferenças significativas no item 29 e diferenças muito significativas no item 35. A maioria dos sujeitos optou pela resposta que não traduz o traço, com exceção dos itens 12, 32 e 35 (todos relacionados com sexo). As médias obtidas são relativamente baixas e não se registam diferenças entre os dois grupos de condutores, levando-nos a concluir que os inquiridos apresentam uma baixa desinibição, exceto no que diz respeito às questões de natureza sexual.

Tabela 28 - Distribuição para a Dimensão Desinibição na SSS-V

Desinibição			Homens	Mulheres	N	Omissos		QQ	Sig
						♂	♀		
1	A	Gosto de festas desinibidas e loucas.	12	9	21	-	-	0,199	0,656
	B	Prefiro festas sossegadas e onde se pode ter uma boa conversa.	68	63	131	-	-		
12	A	Não gosto da companhia de pessoas desinibidas e livres quanto ao sexo.	22	23	45	-	-	0,359	0,549
	B	Gosto da companhia de pessoas desinibidas e livres quanto ao sexo.	58	49	107	-	-		
13	A	As substâncias estimulantes incomodam-me.	72	57	129	-	3	1,474	0,225
	B	Gosto de ficar “pedrado”, de vez em quando, bebendo álcool ou consumindo drogas.	8	12	20	-	3		
25	A	Não estou interessado em fazer experiências só para experimentar.	54	52	106	-	-	0,400	0,527
	B	Gosto de experiências e sensações novas e excitantes, mesmo que sejam um pouco assustadoras, pouco convencionais ou ilegais.	26	20	46	-	-		
29	A	Gosto de sair com pessoas que sejam fisicamente excitantes.	10	2	12	-	-	4,926	0,026*
	B	Gosto de sair com pessoas que partilhem os meus valores.	70	70	140	-	-		
30	A	Beber muito normalmente estraga uma festa porque algumas pessoas tornam-se ruidosas e violentas.	68	60	128	1	1	0,071	0,789
	B	Manter os copos cheios é a razão do sucesso de uma festa.	11	11	22	-	-		
32	A	As pessoas deveriam ter alguma experiência sexual antes do casamento.	78	67	145	-	-	1,704	0,192
	B	É preferível um casal começar a sua experiência sexual após o casamento.	2	5	7	-	-		
33	A	Mesmo que tivesse dinheiro, não me preocuparia em me associar a pessoas ricas e famosas do jet-set.	70	62	132	-	-	0,064	0,800
	B	Consiço imaginar-me numa vida de prazer pelo mundo fora com pessoas ricas e famosas do jet-set.	10	10	20	-	-		
35	A	Existem demasiadas cenas de sexo nos filmes.	28	42	70	-	-	8,304	0,004**
	B	Gosto de ver muitas das cenas de sexo nos filmes.	52	30	82	-	-		

36	A	Sinto-me melhor depois de beber uns copos.	13	7	20	-	3	1,413	0,235
	B	Algo está mal nas pessoas que precisam de álcool para se sentirem bem.	67	62	129				
Máximo da escala : 10		Homens	Mín. : 0	Máx. : 7	Méd. : 3,48	DP : 1,48		$t= 1,911; p= 0,058$	
		Mulheres	Mín. : 0	Máx. : 7	Méd. : 3,01	DP : 1,48			

♂ = Masculino, ♀ = Feminino * $p \leq 0.050$ ** $p \leq 0.010$

No que concerne à “BS - intolerância ao aborrecimento” (Tabela 29), podemos verificar que apenas existem diferenças significativas no item 31 e diferenças muito significativas no item 2. De entre os indivíduos da amostra, nenhum deles atingiu o valor máximo teórico e com exceção do item 39, nenhum item caracterizador do traço foi a opção mais escolhida e as médias obtidas não sendo significativamente diferentes nos dois grupos de sujeitos, são contudo as mais baixas de todas as dimensões, o que nos leva a concluir que os inquiridos parecem tolerar bastante bem o aborrecimento.

Tabela 29 - Distribuição para a Dimensão Intolerância ao Aborrecimento na SSS-V

Intolerância ao Aborrecimento			Homens	Mulheres	N	Omissos		QQ	Sig
						♂	♀		
2	A	Há alguns filmes que gosto de ver mais do que uma vez.	73	53	126	-	-	8,315	0,004**
	B	Não tenho paciência para ver um filme que já tenha visto antes.	7	19	26				
5	A	Aborreço-me de ver sempre as mesmas caras.	13	10	23	-	-	0,165	0,685
	B	Gosto da familiaridade confortável dos amigos de todos os dias.	67	62	129				
7	A	Não gosto das pessoas que fazem ou dizem coisas só para chocar ou incomodar os outros.	63	53	116	-	-	0,554	0,457
	B	Quando se consegue prever quase tudo o que alguém fará ou dirá, essa pessoa deve ser aborrecida.	17	19	36				
8	A	Normalmente não gosto de um filme em que possa prever o que se irá passar.	28	33	61	-	-	1,851	0,174
	B	Não me importo de ver um filme em que possa prever o que vai acontecer.	52	39	91				
15	A	Gosto de ver vídeos caseiros ou slides de viagens.	65	56	121	-	-	0,281	0,596
	B	Ver vídeos caseiros ou slides de viagens de alguém aborrece-me muito.	15	16	31				
24	A	Prefiro amigos que sejam excitantemente imprevisíveis.	12	9	21	-	-	0,199	0,656
	B	Prefiro amigos fiáveis e previsíveis.	68	63	131				
27	A	Gosto de passar algum tempo nas proximidades de minha casa.	66	52	138	-	-	2,305	0,129
	B	Fico irritado se tenho de me limitar a passear nas proximidades de casa.	14	20	34				
31	A	O pior defeito social é ser rude.	49	56	105	-	-	4,846	0,028*
	B	O pior defeito social é ser aborrecido.	31	16	47				

34	A	Gosto de pessoas brincalhonas e espirituosas, mesmo que por vezes insultem os outros.	15	12	27	-	-	0,113	0,737
	B	Não gosto de pessoas que se divertem na expectativa de ferir os sentimentos dos outros.	65	60	125				
39	A	Não tenho paciência para pessoas estúpidas ou aborrecidas.	43	46	89	-	-	1,605	0,205
	B	Encontro algo interessante em quase todas as pessoas com quem converso.	37	26	63				
Máximo da escala : 10		Homens	Mín. : 0	Máx. : 7	Méd. : 2,44	DP : 1,47		$t = -1,352; p = 0,178$	
		Mulheres	Mín. : 0	Máx. : 7	Méd. : 2,78	DP : 1,62			

♂ = Masculino, ♀ = Feminino * $p \leq 0.050$ ** $p \leq 0.010$ *** $p \leq 0.001$

Apresentamos em seguida a representação gráfica dos valores médios obtidos nas várias dimensões do SSS-V (Figura 17) e os respetivos resultados do teste das diferenças, para melhor visualizar e compreender os resultados obtidos.

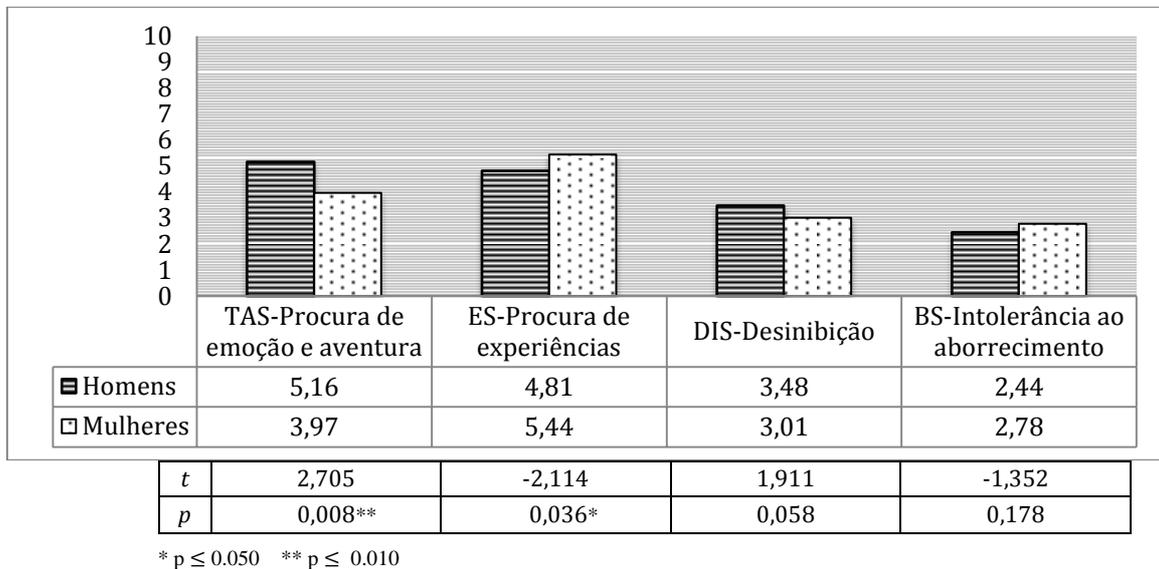


Figura 17 - Valores médios e teste das diferenças da escala SSS-V

Relativamente à “SStotal” (Figura 18), não registamos diferenças significativas entre os dois grupos de condutores, verificando-se que o valor médio obtido com as respostas é superior para os condutores masculinos.

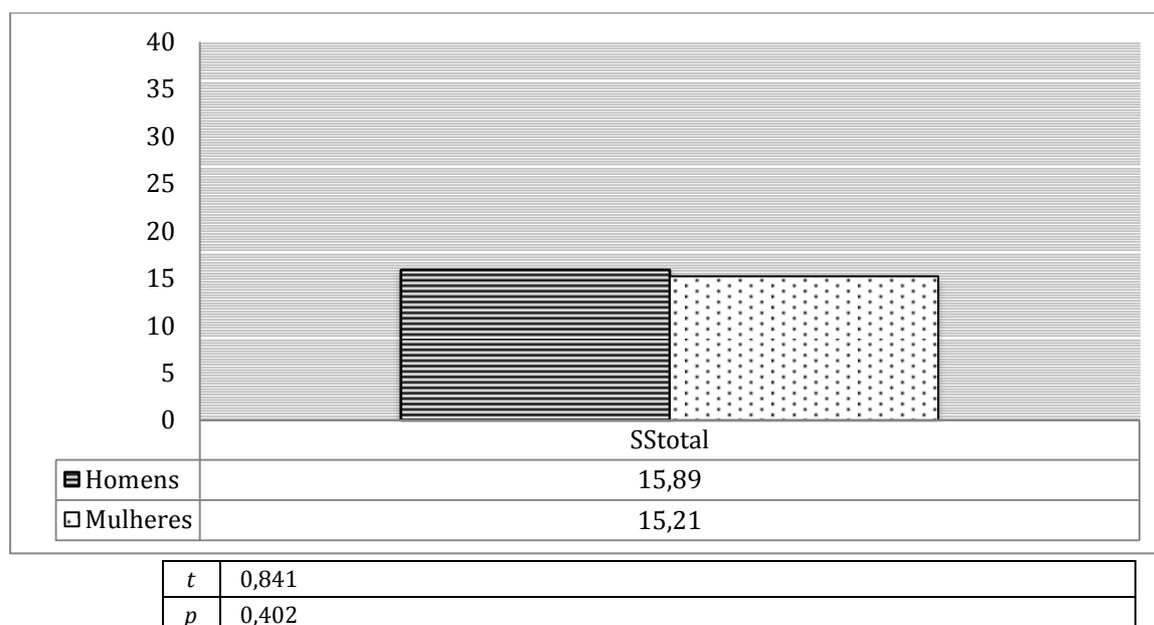


Figura 18 - Valores médios da escala SSS-V para a SStotal

No que se refere às dimensões da personalidade relacionadas com a procura de sensações, segundo Zuckerman, apenas encontramos diferenças significativas e moderadamente significativas, respectivamente nas dimensões ES - Procura de Experiências e TAS - Procura de Emoção e Aventura. Nas restantes dimensões e na “SStotal” não existem diferenças dignas de registo entre os dois grupos de condutores.

5.1.7 Síntese dos resultados da análise descritiva

Antes de avançarmos para a análise correlacional das diversas dimensões em estudo, consideramos ser pertinente sintetizar os resultados da análise descritiva e comparativa (Tabela 30) e tecer algumas considerações a esse respeito.

Relativamente às variáveis do DBQ, nomeadamente os Lapsos, Erros e Infrações, verifica-se que os mínimos da amostra coincidem com os mínimos teóricos (mínimo possível no questionário), à exceção do grupo dos condutores masculinos nos Lapsos e nas Infrações. Os máximos da amostra diferem bastante dos máximos teóricos e os resultados médios obtidos também são consideravelmente baixos, especialmente nos Erros.

No que diz respeito às dimensões relacionadas com a cólera e a irritação na condução e que foram avaliadas com recurso à DAS, constatamos que os mínimos da amostra coincidem com os mínimos teóricos, apenas nas dimensões dos Gestos Hostis e Presença das Autoridades Policiais, sendo superior em todas as outras dimensões, principalmente na Descortesia e na Circulação Condicionada. Os valores máximos obtidos

na amostra, são bastante elevados em todas as dimensões, sendo todos eles muito próximos do máximo teórico. Os valores médios obtidos, apesar de não serem altos, são contudo mais elevados nas dimensões da Descortesia e da Circulação Condicionada.

Em relação à impulsividade avaliada pela BIS-11, podemos constatar que não se registam coincidências nem entre os mínimos, nem entre os máximos da amostra e os respectivos valores teóricos. Para além disso, verificamos que as médias de todas as dimensões e também da Impulsividade Total se situam no intervalo mediano da escala, aparecendo ainda assim a dimensão Impulsividade por Falta de Planeamento com a média mais elevada e a dimensão Impulsividade da Atenção com o valor médio mais baixo.

No que concerne às dimensões da personalidade avaliadas pelo questionário EPQ-R-S de Eysenck, constatamos uma coincidência dos mínimos da amostra com os mínimos teóricos, relativamente às dimensões Neuroticismo e Psicoticismo, mas o mesmo já não se pode dizer em relação às dimensões Extroversão e Sinceridade. Quanto à coincidência entre os máximos da amostra e os máximos teóricos, esta verifica-se apenas nas dimensões Neuroticismo, Extroversão e Sinceridade. A dimensão que apresenta a média mais alta é a Extroversão, logo seguida da Sinceridade. As dimensões Neuroticismo e Psicoticismo exibem ambos resultados médios baixos.

Relativamente à procura de sensações avaliada pela SSS-V, verificamos que existe em todas as dimensões uma total coincidência de resultados entre os mínimos da amostra e os mínimos teóricos possíveis. Quanto aos máximos, registamos valores praticamente coincidentes nas dimensões Procura de Emoção e Aventura e Procura de Experiências e valores mais baixos nas dimensões Desinibição e Intolerância ao Aborrecimento. No caso do “SSS-V-Total” não se verificam quaisquer coincidências. Para além disso verificamos que as dimensões da Intolerância ao Aborrecimento e a Desinibição, são as que apresentam valores médios mais baixos na amostra, em contraposição à Procura de Experiências e à Procura de Emoção e Aventura que apresentam os valores médios mais elevados. Por sua vez, a média de “SSS-V-Total” situa-se bastante abaixo da média teórica.

Tabela 30 - Resumo dos Resultados Obtidos nas Diversas Dimensões em Estudo

Dimensões		Mínimo Amostra	Mínimo Teórico	Máximo Amostra	Máximo Teórico	Média	DP
DBQ - Lapsos	♂	1	0	23	40	10,22	4,60
	♀	0	0	24	40	9,81	4,80
DBQ - Erros	♂	0	0	16	40	6,91	3,24
	♀	0	0	15	40	5,66	3,80

DBQ - Infrações	♂	1	0	29	40	10,62	5,82
	♀	0	0	18	40	7,76	4,57
DAS - Gestos Hostis	♂	3	3	14	15	9,56	2,73
	♀	3	3	15	15	9,22	3,42
DAS - Condução Ilegal	♂	7	4	19	20	13,11	2,96
	♀	5	4	18	20	13,51	2,60
DAS - Presença das Autoridades Policiais	♂	4	4	17	20	9,21	3,29
	♀	4	4	19	20	9,04	3,54
DAS - Condução Lenta	♂	9	6	29	30	17,06	3,99
	♀	7	6	28	30	17,20	4,14
DAS - Descortesia	♂	18	9	41	45	31,32	5,88
	♀	18	9	43	45	32,66	5,67
DAS - Circulação Condicionada	♂	14	7	32	35	22,76	4,60
	♀	13	7	35	35	24,72	5,04
BIS-11 - Impulsividade por falta de Planeamento	♂	14	11	32	44	23,35	4,08
	♀	13	11	34	44	23,54	4,23
BIS-11 - Impulsividade Motora	♂	15	11	27	44	20,87	3,55
	♀	12	11	30	44	20,40	3,52
BIS-11 - Impulsividade da Atenção	♂	9	8	23	32	16,58	3,03
	♀	11	8	23	32	15,7	2,94
BIS-11 - Impulsividade Total	♂	50	30	90	120	66,13	6,71
	♀	51	30	79	120	67,01	5,83
EPQ - Neuroticismo	♂	0	0	12	12	4,66	3,18
	♀	0	0	12	12	5,23	2,90
EPQ - Psicoticismo	♂	0	0	8	12	2,65	1,47
	♀	0	0	6	12	2,15	1,30
EPQ - Extroversão	♂	1	0	12	12	8,06	3,21
	♀	3	0	12	12	8,66	2,66
EPQ - Sinceridade	♂	0	0	12	12	7,37	2,46
	♀	1	0	12	12	7,45	2,69
SSS-V - Procura de Emoção e Aventura	♂	0	0	10	10	5,16	2,60
	♀	0	0	10	10	3,97	2,82
SSS-V - Procura de Experiências	♂	0	0	9	10	4,81	1,80
	♀	0	0	10	10	5,44	1,87
SSS-V - Desinibição	♂	0	0	7	10	3,48	1,48
	♀	0	0	7	10	3,01	1,48
SSS-V - Intolerância ao Aborrecimento	♂	0	0	7	10	2,44	1,47
	♀	0	0	7	10	2,78	1,62
SSS-V - Total	♂	7	0	26	40	15,89	4,35
	♀	2	0	29	40	15,21	5,58

♂ = Masculino, ♀ = Feminino

Terminada a análise descritiva e comparativa da amostra, apresentamos seguidamente a análise das correlações entre as diversas dimensões em estudo, numa perspectiva amostral que contempla o grupo dos condutores masculinos e o dos femininos.

5.2 Análise correlacional

No sentido de identificar e compreender quais as correlações que existem entre as diferentes variáveis em estudo, foram realizados testes de correlação *r de Pearson*. Por uma questão meramente metodológica, as correlações são apresentadas pela mesma ordem de apresentação dos respectivos instrumentos de avaliação.

5.2.1 Variáveis sociodemográficas e as dimensões DBQ - Driver Behavior Questionnaire

Assim, começando pelas variáveis sociodemográficas mais significativas, correlacionadas com os comportamentos de condução avaliados pelo DBQ - Driver Behavior Questionnaire (Tabela 31), verificamos que não existem correlações significativas em ambos os sexos.

Tabela 31 - Correlação entre as Variáveis Sociodemográficas e as Dimensões do DBQ

DBQ		Lapsos	Erros	Infrações
Variáveis				
Idade	♂	,109	,071	-,119
	♀	,034	-,180	-,172
Anos Carta Condução	♂	,095	,080	-,057
	♀	-,017	-,231	-,143
Anos de Condução	♂	,059	,039	-,033
	♀	-,025	-,222	-,083
Regularidade da Condução	♂	-,042	,050	,001
	♀	,124	-,061	,164

♂ = Masculino, ♀ = Feminino

5.2.2 Variáveis sociodemográficas e dimensões DAS - Driving Anger Scale

As mesmas variáveis correlacionadas com os comportamentos de condução relacionados com a cólera ou irritação avaliados pela DAS (Tabela 32), permitem-nos constatar que apenas no grupo dos condutores masculinos existem correlações significativas e moderadas inversas, nomeadamente entre a idade, os anos de carta de condução, os anos de condução e a regularidade da condução com os Gestos Hostis, a Condução Ilegal e a Presença das Autoridades Policiais.

Tabela 32 - Correlação entre as Variáveis Sociodemográficas e as Dimensões da DAS

DAS Variáveis		Gestos Hostis	Condução Ilegal	Presença Aut. Policiais	Condução Lenta	Descortesia	Circulação Condicionada
Idade	♂	-,224*	,138	-,274*	-,085	,025	,052
	♀	-,205	,071	-,107	,079	-,049	,075
Anos Carta Condução	♂	-,251*	,060	-,181	-,064	-,013	-,027
	♀	-,080	-,190	-,053	-,044	-,065	,049
Anos de Condução	♂	-,244*	-,003	-,156	-,106	-,051	-,071
	♀	-,106	-,193	-,038	-,048	-,080	,022
Regularidade da Condução	♂	-,125	-,356**	-,046	-,086	-,203	-,158
	♀	,046	,081	,005	-,011	-,038	-,053

♂ = Masculino, ♀ = Feminino * p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010

5.2.3 Variáveis sociodemográficas e dimensões BIS - 11 - Barratt Impulsiveness Scale

Correlacionando as mesmas variáveis com as dimensões da impulsividade avaliadas pela BIS-11 (Tabela 33), verificamos que no grupo dos condutores femininos apenas existe uma correlação significativa inversa entre a variável anos de condução e a Impulsividade da Atenção, ao invés dos condutores masculinos que registam correlações significativas inversas entre a regularidade da condução e a Impulsividade por Falta de Planeamento e a Impulsividade Total.

Tabela 33 - Correlação entre as Variáveis Sociodemográficas e as Dimensões da BIS-11

BIS - 11 Variáveis		Impulsiv. Falta de Planeamento	Impulsividade Motora	Impulsividade da Atenção	Impulsividade Total
Idade	♂	,018	-,114	-,092	-,079
	♀	-,007	-,005	-,095	-,046
Anos Carta Condução	♂	,135	-,108	-,089	-,023
	♀	-,011	-,113	-,177	-,124
Anos de Condução	♂	,144	-,110	-,130	-,039
	♀	-,037	-,067	-,233*	-,143
Regularidade da Condução	♂	-,262*	-,073	-,178	-,227*
	♀	-,038	,010	-,012	-,018

♂ = Masculino, ♀ = Feminino * p ≤ 0.050

5.2.4 Variáveis sociodemográficas e dimensões EPQ-R-S de Eysenck

Correlacionando agora as mesmas variáveis com as dimensões da personalidade avaliadas pela EPQ-R-S (Tabela 34), verificamos que apenas existem correlações significativas e moderadas no grupo dos condutores masculinos, nomeadamente entre a idade, os anos de carta de condução, os anos de condução e a regularidade da condução com o Neuroticismo e a Sinceridade.

Tabela 34 - Correlação entre as Variáveis Sociodemográficas e as Dimensões da EPQ-R-S

EPQ-R-S		Neuroticismo	Psicoticismo	Extroversão	Sinceridade
Variáveis					
Idade	♂	,259*	-,033	-,029	,062
	♀	-,185	,163	-,003	,100
Anos Carta Condução	♂	,282*	,006	-,087	,005
	♀	-,209	,088	,088	,121
Anos de Condução	♂	,284*	,000	-,069	,038
	♀	-,192	,097	,067	,085
Regularidade da Condução	♂	,056	-,044	-,126	,355**
	♀	-,034	,164	,103	-,139

♂ = Masculino, ♀ = Feminino * p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010

5.2.5 Variáveis sociodemográficas e dimensões SSS-V de Zuckerman

As mesmas variáveis correlacionadas com as dimensões da personalidade relacionadas com a procura de sensações e avaliadas pela SSS-V (Tabela 35), permitem-nos constatar que no grupo dos condutores femininos apenas existe uma correlação significativa inversa entre a variável idade e a Procura de Experiências, ao contrário dos condutores masculinos que registam correlações significativas a moderadas inversas entre a idade e a Procura de Emoção e Aventura e a “SSS-Total”.

Tabela 35 - Correlação entre as Variáveis Sociodemográficas e as Dimensões da SSS-V

SSS-V		Proc. de Emoção e Aventura	Procura de Experiências	Desinibição	Intolerância ao Aborrecimento	SSS - Total
Variáveis						
Idade	♂	-,290**	-,066	-,071	-,038	-,237*
	♀	-,027	-,273*	-,222	-,013	-,169
Anos Carta Condução	♂	-,178	-,034	,018	-,033	-,125
	♀	-,048	-,168	-,204	-,073	-,156
Anos de Condução	♂	-,163	-,064	,008	-,007	-,124
	♀	,033	-,080	-,158	-,027	-,060
Regularidade da Condução	♂	,001	-,114	-,072	-,137	-,117
	♀	,173	,132	,135	,050	,183

♂ = Masculino, ♀ = Feminino * p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010

5.2.6 Comportamentos de condução, personalidade e emoções - filme (TN)

Correlacionando agora os comportamentos de condução avaliados pelo DBQ com as emoções da escala (EESC96) durante a projeção do filme sobre trânsito normal (TN) para os dois grupos de condutores (Tabela 36), constatamos que para os condutores femininos apenas existem correlações significativas entre os Erros e o desprezo e entre as Infrações e a alegria. Já no caso dos condutores masculinos, verificamos que apenas existe uma correlação significativa e moderada entre as Infrações e a surpresa, a angústia, a cólera, o

nojo, o desprezo, a vergonha, a tristeza e a culpa, bem como, uma correlação significativa inversa entre as Infrações e o interesse. Relativamente às associações entre os comportamentos de condução relacionados com a cólera ou irritação, avaliados pela DAS, com as emoções durante a projeção do filme (TN) para os dois grupos de condutores (Tabela 37), verificamos que para os condutores femininos apenas existem correlações significativas inversas entre a Descortesia e a Circulação Condicionada com a cólera, a par de correlações moderadamente significativas inversas entre os Gestos Hostis e a Descortesia com o medo. Por sua vez, nos condutores masculinos, constatamos que apenas existe uma correlação significativa entre a Condução Lenta e a angústia, bem como, entre a Circulação Condicionada e a alegria.

Tabela 36 - Correlações entre o DBQ e as Emoções no Filme (TN) em ambos os Sexos

DBQ \ Emoções		Emoções										
		Interesse	Alegria	Surpresa	Angústia	Cólera	Nojo	Desprezo	Medo	Vergonha	Tristeza	Culpa
DBQ - Lapsos	♂	,003	,029	,045	,053	,053	,014	,019	-,034	0,072	,126	,039
	♀	,072	-,048	-,023	,009	,146	-,027	,193	-,044	-,075	-,047	-,118
DBQ - Erros	♂	,097	,169	,165	,121	,141	,009	,021	-,015	,022	,036	,051
	♀	,166	,158	,095	,102	,174	,111	,237*	,123	,011	,088	-,018
DBQ - Infrações	♂	-,264*	-,137	,252*	,367**	,373**	,323**	,388**	-,120	,257*	,380**	,371**
	♀	,151	,252*	,100	,123	,182	,077	,163	,074	-,056	-,010	-,066

♂ = Masculino, ♀ = Feminino * p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010

Tabela 37 - Correlações entre a DAS e as Emoções no Filme (TN) em ambos os Sexos

DAS \ Emoções		Emoções										
		Interesse	Alegria	Surpresa	Angústia	Cólera	Nojo	Desprezo	Medo	Vergonha	Tristeza	Culpa
DAS - Gestos Hostis	♂	-,029	-,051	-,030	-,022	,060	-,027	-,026	-,133	-,062	-,020	-,001
	♀	-,123	-,101	-,147	,107	-,101	-,166	-,069	-,311**	-,154	-,169	-,159
DAS - Condução Illegal	♂	,064	,148	,070	,003	-,072	-,091	-,077	,002	-,183	-,075	-,148
	♀	,080	,064	,171	-,087	-,126	-,150	-,047	-,170	-,006	-,014	,014
DAS - Presença Aut. Policiais	♂	,026	-,007	-,007	,053	,069	,033	,024	-,102	-,113	-,003	-,023
	♀	-,041	,023	-,127	,130	-,040	-,166	-,130	-,174	,008	,013	-,012
DAS - Condução Lenta	♂	,044	,043	,103	,257*	,206	,166	,181	-,041	-,008	,141	,087
	♀	,073	,076	,022	,067	-,062	-,115	-,037	-,219	-,008	,010	-,025
DAS - Descortesia	♂	,112	,153	,031	,085	,085	,073	,067	-,075	-,120	,006	,020
	♀	-,052	-,021	-,114	,011	-,249*	-,189	-,193	-,302**	-,113	-,096	-,141
DAS - Circulação Condicionada	♂	,175	,244*	,077	-,065	-,052	-,164	-,173	,030	-,210	-,157	-,212
	♀	-,009	-,005	,043	,014	-,235*	-,102	-,112	-,194	-,043	,007	-,106

♂ = Masculino, ♀ = Feminino * p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010

Em relação às correlações entre as dimensões da personalidade relacionadas com a impulsividade, avaliadas pela BIS-11 e as emoções durante a projeção do filme (TN) para os dois grupos de condutores (Tabela 38), verificamos que para os condutores femininos apenas existe uma correlação significativa entre a Impulsividade Motora e o desprezo, a par de uma correlação significativa mas de sentido negativo entre a Impulsividade da Atenção e o medo. No que respeita aos condutores masculinos, constatamos que existe uma correlação moderadamente inversa entre a Impulsividade por Falta de Planeamento e a alegria, a par de uma correlação significativa entre a Impulsividade Motora e o nojo e das correlações significativas a moderadas entre a Impulsividade da Atenção e as emoções surpresa, angústia, cólera, nojo, desprezo, vergonha, tristeza e a culpa. Ainda em relação aos condutores masculinos, existem correlações significativas a moderadas entre a “BIS-Total” e a cólera, o nojo, o desprezo, a tristeza e a culpa.

Já no que se refere às correlações entre as dimensões da personalidade, avaliadas pela EPQ-R-S e as emoções durante a projeção do filme (TN) para os dois grupos de condutores (Tabela 39), podemos verificar que para os condutores femininos apenas existe uma correlação significativa entre o Neuroticismo e a angústia. Por seu lado, no que aos condutores masculinos diz respeito, verificamos que existe uma correlação significativa entre a Extroversão e a angústia, a par das correlações significativas entre a Sinceridade e as emoções da alegria, angústia, medo e vergonha.

Correlacionando agora as dimensões da procura de sensações avaliadas pela SSS-V com as emoções durante a projeção do filme (TN) para os dois grupos de condutores (Tabela 40), verificamos que para os condutores femininos não existem correlações significativas entre as várias dimensões e as emoções, ao contrário dos condutores masculinos que apenas apresentam correlações significativas inversas entre a Procura de Emoção e Aventura e o medo, entre a Procura de Experiências e as emoções da vergonha e da tristeza, bem como, entre o “SSS-Total” e as emoções do medo e da vergonha.

Tabela 38 - Correlações entre a BIS-11 e as Emoções no Filme (TN) em ambos os Sexos

Emoções BIS-11		Interesse	Alegria	Surpresa	Angústia	Cólera	Nojo	Desprezo	Medo	Vergonha	Tristeza	Culpa
		BIS - Impulsividade Falta Planeamento	♂	-,142	-,323**	-,075	,107	,184	,126	,095	-,130	,079
	♀	-,021	-,068	-,081	,101	-,042	-,115	,034	-,138	-,176	-,134	-,218
BIS - Impulsividade Motora	♂	,005	-,143	-,182	,047	,150	,240*	,182	-,012	,150	,198	,166
	♀	,112	,157	,163	,155	,131	,126	,261*	,019	,092	,076	,086
BIS - Impulsividade da Atenção	♂	-,026	-,040	,227*	,324**	,324**	,365**	,357**	,181	,272*	,317**	,354**
	♀	-,105	-,123	-,003	,106	,085	-,203	,039	-,282*	,057	,042	,031
BIS - Total	♂	-,073	-,219	-,001	,215	,290**	,319**	,278**	,020	,219	,253*	,241*
	♀	-,012	-,024	,024	,150	,068	-,110	,131	-,177	-,019	-,013	-,052

♂ = Masculino, ♀ = Feminino * p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010

Tabela 39 - Correlações entre a EPQ-R-S e as Emoções no Filme (TN) em ambos os Sexos

Emoções EPQ-R-S		Interesse	Alegria	Surpresa	Angústia	Cólera	Nojo	Desprezo	Medo	Vergonha	Tristeza	Culpa
		EPQ - Neuroticismo	♂	,069	,028	-,056	-,088	-,088	-,027	-,047	-,092	-,018
	♀	-,081	,120	-,014	,240*	,154	,038	,154	-,003	,132	,129	,047
EPQ - Psicoticismo	♂	-,138	,043	-,035	,092	,060	,065	,093	-,087	,108	-,007	,060
	♀	,109	-,009	,018	,029	-,112	-,212	,020	-,111	-,173	-,217	-,189
EPQ - Extroversão	♂	-,084	-,078	,130	,281*	,183	,116	,159	,153	,069	,055	,118
	♀	-,127	-,068	-,112	-,137	-,088	-,019	-,014	-,039	-,202	-,179	-,141
EPQ - Sinceridade	♂	,208	,250*	,103	,245*	,146	,135	,155	,226*	,229*	,120	,158
	♀	-,226	-,092	-,214	-,042	-,118	,002	-,186	,003	,112	-,070	,123

♂ = Masculino, ♀ = Feminino * p ≤ 0.050

Tabela 40 - Correlações entre a SSS-V e as Emoções no Filme (TN) em ambos os Sexos

Emoções		Interesse	Alegria	Surpresa	Angústia	Cólera	Nojo	Desprezo	Medo	Vergonha	Tristeza	Culpa
SSS - Proc. Emoção e Aventura	♂	-,073	-,115	,110	,051	,012	,047	,106	-,239*	-,063	-,011	,135
	♀	,077	,100	,229	,120	-,065	,051	,045	,018	,147	,105	,159
SSS - Procura de Experiências	♂	-,013	,049	-,082	-,151	-,078	-,067	-,131	-,146	-,235*	-,259*	-,170
	♀	,076	-,039	,014	,082	-,005	,087	,086	,018	-,109	-,055	-,085
SSS - Desinibição	♂	-,130	,010	-,047	-,045	-,032	-,030	-,081	,019	-,174	-,155	-,042
	♀	,074	,031	,007	,005	,022	,041	,086	,022	-,075	,155	-,059
SSS - Intolerância ao Aborrecimento	♂	-,151	-,030	-,013	-,004	-,069	-,077	-,096	-,082	-,110	-,106	-,130
	♀	,081	,090	-,001	,022	-,046	-,125	,051	-,106	-,108	-,041	-,120
SSS - Total	♂	-,145	-,055	,012	-,049	-,060	-,036	-,051	-,225*	-,232*	-,203	-,048
	♀	,108	,072	,122	,096	-,043	,029	,090	-,010	-,014	,064	,001

♂ = Masculino, ♀ = Feminino * p ≤ 0.050

5.2.7 Comportamentos de condução, personalidade e emoções - filme (I)

Relativamente aos comportamentos de condução avaliados pelo DBQ, com as emoções durante a projeção do filme sobre as infrações (I), para os dois grupos de condutores (Tabela 41), constatamos que não existem correlações significativas com exceção das Infrações que no caso do grupo dos condutores masculinos, apresentam uma correlação moderada inversa com a emoção do medo.

No que concerne às associações entre os comportamentos de condução relacionados com a cólera ou irritação, avaliados pela DAS e as emoções durante a projeção do filme (I) para os dois grupos de condutores (Tabela 42), verificamos que no grupo dos condutores femininos, apenas existe uma correlação significativa inversa entre a Presença das Autoridades Policiais e a cólera. Por seu turno, no grupo dos condutores masculinos, podemos constatar que existem correlações significativas a moderadas entre os Gestos Hostis e as emoções da angústia e da vergonha, bem como, entre a Condução Ilegal e as emoções do interesse, da surpresa, da angústia, da cólera, do nojo, do desprezo, do medo e da vergonha. Também em relação à Presença das Autoridades Policiais, verificamos a existência de uma correlação significativa com as emoções surpresa e nojo, bem como, uma correlação moderada entre a Condução Lenta e as emoções surpresa, angústia, cólera, nojo, desprezo e vergonha e ainda correlações significativas a moderadas entre a Descortesia e as emoções surpresa, angústia, cólera, nojo, desprezo e medo, a par de correlações significativas a moderadas entre a Circulação Condicionada e as emoções interesse, angústia, cólera, nojo, desprezo, medo, vergonha e tristeza.

Tabela 41 - Correlações entre o DBQ e as Emoções no Filme (I) em ambos os Sexos

DBQ \ Emoções		Emoções										
		Interesse	Alegria	Surpresa	Angústia	Cólera	Nojo	Desprezo	Medo	Vergonha	Tristeza	Culpa
DBQ - Lapsos	♂	-,011	,018	-,189	,091	,033	-,060	-,011	-,182	,105	,016	0,066
	♀	-,054	-,027	-,093	,138	,156	,224	,066	,005	,009	-,052	-,092
DBQ - Erros	♂	,085	,132	-,195	,096	,037	-,079	-,071	-,130	,189	,052	,042
	♀	,009	,207	,021	,024	,112	,136	-,004	-,036	,138	,059	,008
DBQ - Infrações	♂	-,111	,030	-,027	,087	-,056	-,004	,006	-,305**	,086	,038	-,064
	♀	,009	,202	-,033	-,066	-,133	,023	-,171	-,160	-,091	-,151	,090

♂ = Masculino, ♀ = Feminino ** p ≤ 0.010

Tabela 42 - Correlações entre a DAS e as Emoções no Filme (I) em ambos os Sexos

DAS \ Emoções		Emoções										
		Interesse	Alegria	Surpresa	Angústia	Cólera	Nojo	Desprezo	Medo	Vergonha	Tristeza	Culpa
DAS - Gestos Hostis	♂	,019	-,095	,000	,301**	,197	,097	,101	,091	,272*	,105	-,037
	♀	,095	,076	,151	-,069	-,086	-,030	,013	-,184	-,154	-,129	-,016
DAS - Condução Ilegal	♂	,231*	,057	,318**	,296**	,391**	,272*	,331**	,438**	,329**	,128	,141
	♀	-,194	-,027	-,211	-,011	,214	,156	,132	-,015	,054	,190	-,058
DAS - Presença Aut. Policiais	♂	,137	-,105	,272*	,051	,100	,221*	,064	,131	,036	-,073	,006
	♀	,182	,094	,068	-,172	-,236*	-,055	-,189	-,215	-,150	-,193	,137
DAS - Condução Lenta	♂	,205	,005	,385**	,374**	,400**	,385**	,341**	,210	,275*	,128	,165
	♀	,015	,141	,116	,082	,165	,198	,065	-,055	-,053	,042	,113
DAS - Descortesia	♂	,143	-,028	,368**	,330**	,450**	,310**	,300**	,266*	,218	,173	,066
	♀	-,007	,059	,172	,031	,130	,142	,066	-,147	-,072	-,008	,041
DAS - Circulação Condiçãonada	♂	,270*	,047	,153	,266*	,333**	,310**	,288**	,496**	,347**	,241*	,057
	♀	-,029	,035	,020	,031	,056	,185	,226	-,031	,021	,063	,158

♂ = Masculino, ♀ = Feminino * p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010

Em relação às correlações entre as dimensões da personalidade relacionadas com a impulsividade, avaliadas pela BIS-11 e as emoções durante a projeção do filme (I), para os dois grupos de condutores (Tabela 43), verificamos que para os condutores femininos apenas existe uma correlação significativa inversa entre a Impulsividade por Falta de Planeamento e a “BIS-Total” com a emoção do medo. No que respeita aos condutores masculinos, constatamos que existe uma correlação moderadamente inversa entre a Impulsividade Motora e a emoção do medo, a par das correlações significativas a moderadas entre a Impulsividade da Atenção e as emoções angústia, vergonha e culpa. Ainda em relação aos condutores masculinos, verifica-se uma correlação significativa entre a “BIS-Total” e a emoção da angústia.

Já no que se refere às correlações entre as dimensões da personalidade, avaliadas pela EPQ-R-S e as emoções durante a projeção do filme (I), para os dois grupos de condutores (Tabela 44), podemos constatar que para os condutores femininos, para além de uma correlação significativa entre a Sinceridade e a tristeza, existem correlações significativas inversas entre o Psicoticismo e a emoção do medo, bem como, entre a Extroversão e as emoções da cólera e do nojo. Por outro lado, no que aos condutores masculinos diz respeito, verificamos que apenas existe uma correlação significativa entre a Extroversão e a surpresa e a culpa.

Tabela 43 - Correlações entre a BIS-11 e as Emoções no Filme (I) em ambos os Sexos

Emoções		Interesse	Alegria	Surpresa	Angústia	Cólera	Nojo	Desprezo	Medo	Vergonha	Tristeza	Culpa
BIS-11												
BIS - Impulsividade Falta Planeamento	♂	-,199	-,139	-,014	,207	,111	-,034	-,080	-,129	,014	-,020	-,093
	♀	,080	,064	,071	-,147	-,194	-,181	-,129	-,268*	-,092	-,189	-,132
BIS - Impulsividade Motora	♂	-,053	-,045	-,117	,100	,013	-,152	-,105	-,382**	-,088	-,114	-,091
	♀	,020	,180	-,060	-,055	-,113	-,005	,058	-,142	,135	-,016	,106
BIS - Impulsividade da Atenção	♂	-,161	,029	-,030	,263*	,213	,141	,192	,031	,433**	,127	,334**
	♀	,074	,165	,165	,107	,028	-,018	-,096	-,168	,008	,157	-,057
BIS - Total	♂	-,184	-,066	-,066	,253*	,153	-,010	,011	-,193	,171	,005	,076
	♀	,076	,168	,081	-,040	-,117	-,091	-,078	-,246*	,013	-,023	-,044

♂ = Masculino, ♀ = Feminino * p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010

Tabela 44 - Correlações entre a EPQ-R-S e as Emoções no Filme (I) em ambos os Sexos

Emoções		Interesse	Alegria	Surpresa	Angústia	Cólera	Nojo	Desprezo	Medo	Vergonha	Tristeza	Culpa
EPQ-R-S												
EPQ - Neuroticismo	♂	-,014	-,034	-,063	,032	,140	-,120	-,018	-,156	-,117	-,027	,030
	♀	,097	,052	,007	-,007	-,150	,018	-,119	-,221	,056	,020	,059
EPQ - Psicoticismo	♂	-,140	,049	-,170	,038	-,112	-,125	-,086	-,009	,019	-,060	,009
	♀	,148	,171	-,013	-,095	-,136	,081	,081	-,237*	,001	-,104	-,095
EPQ - Extroversão	♂	,078	,082	,222*	,180	-,020	,138	,021	,049	,182	,032	,239*
	♀	-,101	-,006	-,094	-,158	-,244*	-,240*	,140	-,079	-,083	-,121	-,050
EPQ - Sinceridade	♂	-,127	,157	-,028	-,064	,042	,010	,059	-,002	,092	,076	,058
	♀	-,158	-,126	,072	,157	,210	,115	,124	,215	,134	,244*	,169

♂ = Masculino, ♀ = Feminino * p ≤ 0.050

Correlacionando agora as dimensões da procura de sensações avaliadas pela SSS-V com as emoções durante a projeção do filme (I), para os dois grupos de condutores (Tabela 45), verificamos que para os condutores femininos existem correlações significativas a moderadas inversas entre a Procura de Emoção e Aventura e as emoções da cólera e da tristeza, a par de uma correlação significativa positiva entre a Procura de Experiências e a alegria e de sentido contrário com as emoções da angústia, da cólera, do medo e da tristeza. A par disso, verificamos também uma correlação moderada inversa entre a Desinibição e o medo, uma correlação significativa a moderada inversa entre a Intolerância ao Aborrecimento e as emoções da angústia e do medo e por fim, uma correlação significativa a moderada inversa entre a “SSS-Total” e as emoções angústia, cólera, medo e tristeza. Relativamente aos condutores masculinos, verificamos a existência de uma correlação moderada entre a Procura de Emoção e Aventura e a emoção surpresa, a par de uma correlação significativa entre a Procura de Experiências e a surpresa e de correlações moderadas inversas com as emoções vergonha e culpa. Para além disso, verifica-se também uma correlação moderada inversa entre a Desinibição e a angústia, a par de uma correlação moderada entre a “SSS-Total” e a surpresa e uma relação significativa inversa com a vergonha.

Tabela 45 - Correlações entre a SSS-V e as Emoções no Filme (I) em ambos os Sexos

SSS-V		Emoções										
		Interesse	Alegria	Surpresa	Angústia	Cólera	Nojo	Desprezo	Medo	Vergonha	Tristeza	Culpa
SSS - Proc. Emoção e Aventura	♂	-,015	,001	,334**	-,032	-,043	,096	,038	-,174	-,042	-,038	-,067
	♀	-,027	,073	-,107	-,130	-,332**	-,197	-,110	-,108	-,086	-,243*	,108
SSS - Procura de Experiências	♂	,092	,021	,230*	-,075	-,104	-,146	-,136	-,153	-,324**	-,110	-,297**
	♀	-,199	,242*	-,076	-,290*	-,296*	-,120	,036	-,256*	-,105	-,369**	-,020
SSS - Desinibição	♂	,102	,150	,182	-,331**	-,217	-,052	-,088	-,069	-,114	-,103	,103
	♀	-,131	,153	-,174	-,229	-,200	-,002	,035	-,381**	-,005	-,210	-,088
SSS - Intolerância ao Aborrecimento	♂	-,141	-,030	-,187	-,096	-,073	-,008	-,086	,052	-,066	-,100	-,058
	♀	,074	,226	-,076	-,246*	-,191	,003	,015	-,427**	-,070	-,137	-,067
SSS - Total	♂	,016	,050	,294**	-,195	-,168	-,024	-,093	-,173	-,221*	-,137	-,148
	♀	-,094	,225	-,148	-,296*	-,376**	-,140	-,030	-,367**	-,100	-,343**	,005

♂ = Masculino, ♀ = Feminino * p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010

5.2.8 Comportamentos de condução, personalidade e emoções - filme (A)

Relativamente aos comportamentos de condução avaliados pelo DBQ, com as emoções, durante a projeção do filme sobre os acidentes (A), para os dois grupos de condutores (Tabela 46), constatamos que no grupo dos condutores femininos apenas existe uma correlação significativa entre os Lapsos e a emoção angústia. A par disso, verificamos que no grupo dos condutores masculinos, existem correlações significativas entre os Lapsos e a culpa, entre os Erros e as emoções do nojo e da vergonha e significativas a moderadas inversas entre as Infrações e as emoções da angústia e do medo.

No que respeita às associações entre os comportamentos de condução relacionados com a cólera ou irritação, avaliados pela DAS e as emoções durante a projeção do filme (A), para os dois grupos de condutores (Tabela 47), verificamos que no grupo dos condutores femininos, existe uma correlação moderadamente significativa entre os Gestos Hostis e a emoção surpresa, a par de uma correlação significativa entre a Condução Ilegal e a cólera e de uma correlação moderadamente significativa entre a Descortesia e a cólera. Por seu turno, no grupo dos condutores masculinos, podemos constatar que existem correlações significativas a moderadas entre os Gestos Hostis e as emoções angústia, nojo, medo e vergonha, bem como, entre a Condução Ilegal e as emoções surpresa, cólera, medo, vergonha, tristeza e culpa. Também em relação à Condução Lenta, verificamos a existência de correlações significativas a moderadas com as emoções interesse, surpresa, cólera, medo, vergonha, tristeza e culpa. No que respeita à Descortesia, constatamos a existência de correlações significativas a moderadas com as emoções interesse, surpresa, angústia, cólera, nojo, desprezo, medo, vergonha, tristeza e culpa. Por último e em relação à Circulação Condicionada constatamos a existência de correlações significativas a moderadas com as emoções angústia, cólera, nojo, desprezo, medo, vergonha e tristeza.

Tabela 46 - Correlações entre o DBQ e as Emoções no Filme (A) em ambos os Sexos

Emoções DBQ		Emoções										
		Interesse	Alegria	Surpresa	Angústia	Cólera	Nojo	Desprezo	Medo	Vergonha	Tristeza	Culpa
DBQ - Lapsos	♂	,049	,027	,052	,142	,005	,084	-,009	-,005	,077	,123	,226*
	♀	,149	-,009	,109	,232*	,011	-,050	-,036	-,016	-,114	-,009	-,003
DBQ - Erros	♂	,000	,042	-,072	,125	,170	,229*	-,040	-,048	,251*	,084	,068
	♀	,145	,127	,169	,060	,021	,025	,042	-,053	,083	,018	,103
DBQ - Infrações	♂	-,011	-,041	,065	-,280*	-,141	,023	-,198	-,330**	-,023	-,076	-,091
	♀	,224	,003	,136	-,016	-,037	-,096	-,018	-,137	-,050	,032	,037

♂ = Masculino, ♀ = Feminino * p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010

Tabela 47 - Correlações entre a DAS e as Emoções no Filme (A) em ambos os Sexos

Emoções DAS		Emoções										
		Interesse	Alegria	Surpresa	Angústia	Cólera	Nojo	Desprezo	Medo	Vergonha	Tristeza	Culpa
DAS - Gestos Hostis	♂	,098	,019	,086	,320**	,120	,222*	,128	,277*	,411**	,192	,020
	♀	,133	,009	,309**	,057	,054	,098	,025	-,025	,001	-,036	,048
DAS - Condução Ilegal	♂	,208	,084	,236*	,210	,299**	,139	,145	,338**	,321**	,230*	,319**
	♀	-,084	,037	-,141	-,020	,262*	,071	-,059	-,053	,017	,133	-,136
DAS - Presença Aut. Policiais	♂	,158	,105	,099	-,007	-,116	,000	,089	,144	,191	,055	,106
	♀	,178	,186	,176	-,105	,084	,158	,071	-,078	,052	-,118	,070
DAS - Condução Lenta	♂	,333**	,018	,288**	,127	,255*	,209	,190	,269*	,360**	,222*	,295**
	♀	,210	,198	,171	,093	,169	,019	-,001	-,052	-,043	-,028	-,107
DAS - Descortesia	♂	,295**	,021	,357**	,312**	,344**	,249*	,277*	,411**	,401**	,392**	,274*
	♀	,161	,020	,132	,140	,305**	,175	,161	-,003	,058	,078	-,042
DAS - Circulação Condicionada	♂	,158	,048	,093	,343**	,336**	,266*	,324**	,437**	,427**	,339**	,212
	♀	,118	-,039	,129	,078	,129	,101	,170	,003	,021	-,025	-,029

♂ = Masculino, ♀ = Feminino * p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010

Em relação às correlações entre as dimensões da personalidade relacionadas com a impulsividade, avaliadas pela BIS-11 e as emoções, durante a projeção do filme (A) para os dois grupos de condutores (Tabela 48), constatamos que para os condutores femininos apenas existe uma correlação significativa entre a “BIS-Total” e a emoção do nojo. No que respeita aos condutores masculinos, verificamos que apenas existe uma correlação moderada entre a Impulsividade da Atenção e a vergonha.

Já no que se refere às correlações entre as dimensões da personalidade, avaliadas pela EPQ-R-S e as emoções, durante a projeção do filme (A) para os dois grupos de condutores (Tabela 49), podemos verificar que para os condutores femininos, para além de uma correlação significativa inversa entre o Neuroticismo e a emoção do medo, existe uma correlação significativa entre o Psicoticismo e as emoções do nojo e da vergonha, bem como, uma correlação significativa inversa entre a Sinceridade e o interesse. Por outro lado, no que aos condutores masculinos diz respeito, verificamos que existe uma correlação significativa entre o Neuroticismo e a surpresa, a par de uma correlação significativa a moderada inversa entre o Psicoticismo e as emoções da angústia e do interesse. Correlacionando agora as dimensões da procura de sensações avaliadas pela SSS-V, com as emoções, durante a projeção do filme (A) para os dois grupos de condutores (Tabela 50), verificamos que para os condutores femininos existe uma correlação significativa inversa entre a Procura de Experiências e a emoção do medo, a par de uma correlação significativa entre a Desinibição e a emoção do desprezo, bem como, uma correlação significativa entre a Intolerância ao Aborrecimento e a emoção do interesse e ainda uma correlação significativa inversa entre a “SSS-Total” e o medo. No que diz respeito aos condutores masculinos, constatamos a existência de uma correlação moderada entre a Procura de Emoção e Aventura e a emoção interesse, a par de uma correlação significativa a moderada inversa entre a Procura de Experiências e as emoções da vergonha e da culpa. Entre a Desinibição e as emoções cólera, nojo, medo e tristeza, verifica-se uma correlação significativa a moderada inversa, a par de uma correlação significativa inversa entre a Intolerância ao Aborrecimento e as emoções surpresa e culpa, bem como, uma correlação significativa inversa entre a “SSS-Total” e a emoção da vergonha.

Tabela 48 - Correlações entre a BIS-11 e as Emoções no Filme (A) em ambos os Sexos

Emoções		Interesse	Alegria	Surpresa	Angústia	Cólera	Nojo	Desprezo	Medo	Vergonha	Tristeza	Culpa
BIS-11	♂											
	♀											
BIS - Impuls. Falta Planeamento	♂	-,009	-,036	,140	-,039	-,021	,018	-,054	-,014	,058	-,033	-,155
	♀	,057	-,039	,122	-,044	,072	,218	,092	-,083	,088	,050	-,066
BIS - Impulsividade Motora	♂	,147	,009	,220	,152	,105	,084	,079	-,026	,085	-,022	,057
	♀	,081	,219	,177	,088	,061	,194	,175	-,144	,170	,131	,091
BIS - Impulsividade da Atenção	♂	-,063	-,017	,021	-,076	,163	,135	-,032	-,040	,338**	,051	,184
	♀	,056	,171	,099	,083	,049	,142	,020	,037	,097	,077	-,021
BIS - Total	♂	,025	-,020	,158	,007	,107	,103	-,008	-,035	,215	,000	,037
	♀	,081	,139	,164	,050	,076	,233*	,116	-,076	,145	,105	-,004

♂ = Masculino, ♀ = Feminino * p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010

Tabela 49 - Correlações entre a EPQ-R-S e as Emoções no Filme (A) em ambos os Sexos

Emoções		Interesse	Alegria	Surpresa	Angústia	Cólera	Nojo	Desprezo	Medo	Vergonha	Tristeza	Culpa
EPQ-R-S	♂											
	♀											
EPQ - Neuroticismo	♂	,075	-,040	,281*	,158	,136	,025	,161	,044	-,034	,104	,102
	♀	,080	,222	,023	-,165	-,213	-,048	-,167	-,280*	-,057	-,185	-,178
EPQ - Psicoticismo	♂	-,309**	-,046	-,156	-,243*	-,053	-,054	-,116	-,105	-,088	-,196	-,137
	♀	,175	-,020	,146	,077	,181	,266*	,223	-,048	,257*	,096	,038
EPQ - Extroversão	♂	,208	,014	,079	-,103	-,101	-,073	-,187	,008	,108	-,016	,088
	♀	-,071	-,139	,105	-,095	-,128	-,008	,061	-,132	-,023	-,019	,027
EPQ - Sinceridade	♂	-,078	,051	-,075	-,012	,036	-,038	,051	-,032	,145	,104	,068
	♀	-,277*	-,034	-,108	,057	,067	,125	,065	,224	,202	,071	,148

♂ = Masculino, ♀ = Feminino * p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010

Tabela 50 - Correlações entre a SSS-V e as Emoções no Filme (A) em ambos os Sexos.

SSS-V \ Emoções		Emoções										
		Interesse	Alegria	Surpresa	Angústia	Cólera	Nojo	Desprezo	Medo	Vergonha	Tristeza	Culpa
SSS - Proc. Emoção e Aventura	♂	,349**	-,041	,152	,147	-,015	,146	,155	,069	,078	,125	,051
	♀	-,027	,088	-,016	-,045	-,085	-,102	,007	-,163	-,046	-,078	,091
SSS - Procura de Experiências	♂	,119	,000	,178	,042	-,079	-,013	-,076	-,107	-,299**	-,149	-,231*
	♀	-,113	-,025	,046	-,151	-,132	-,007	,163	-,294*	-,061	-,083	,093
SSS - Desinibição	♂	-,006	-,060	-,108	-,122	-,298**	-,258*	-,203	-,238*	-,217	-,241*	-,107
	♀	,134	,052	,096	-,077	,031	,121	,238*	-,162	,060	,097	,033
SSS - Intolerância ao Aborrecimento	♂	-,205	-,094	-,232*	-,138	-,084	-,096	-,155	-,026	-,209	-,182	-,279*
	♀	,266*	,116	,143	-,057	,100	,200	,199	-,117	,092	,143	,050
SSS - Total	♂	,186	-,077	,050	,017	-,172	-,038	-,061	-,093	-,222*	-,131	-,197
	♀	,062	,084	,075	-,111	-,050	,036	,192	-,259*	-,001	,000	,100

♂ = Masculino, ♀ = Feminino * p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010

5.2.9 Comportamentos de condução e personalidade

Debruçando-nos agora sobre os comportamentos de condução avaliados pelo DBQ (Tabela 51), podemos constatar que os diferentes comportamentos de condução estão moderadamente correlacionados entre si, tanto nos condutores masculinos como nos femininos.

Tabela 51 - Correlações entre o DBQ em ambos os Sexos.

DBQ		DBQ	
		Erros	Infrações
DBQ - Lapsos	♂	,612**	,499**
	♀	,582**	,498**
DBQ - Erros	♂		,495**
	♀		,562**

♂ = Masculino, ♀ = Feminino ** $p \leq 0.010$

Relativamente aos comportamentos de condução avaliados pelo DBQ e os comportamentos de condução relacionados com a cólera ou irritação, avaliados pela DAS, para os dois grupos de condutores (Tabela 52), verificamos que no grupo dos condutores femininos apenas existe uma correlação moderada entre os Erros e a Condução Lenta, ao invés dos condutores masculinos que registam correlações significativas entre os Lapsos e a Condução Ilegal, bem como, entre as Infrações com a Presença das Autoridades Policiais e a Condução Lenta.

Tabela 52 - Correlações entre o DBQ e a DAS, em ambos os Sexos.

DBQ		DAS					
		Gestos Hostis	Condução Ilegal	Presença Aut. Policiais	Condução Lenta	Descortesia	Circulação Condicionada
DBQ - Lapsos	♂	,154	,225*	-,024	,203	,209	,162
	♀	-,161	,077	-,156	,167	-,075	-,027
DBQ - Erros	♂	,173	,094	-,007	,142	,107	,120
	♀	,018	,072	,075	,400**	,135	,107
DBQ - Infrações	♂	,204	,053	,221*	,242*	,154	-,017
	♀	-,023	-,110	,082	,166	,018	,006

♂ = Masculino, ♀ = Feminino * $p \leq 0.050$ ** $p \leq 0.010$

No que se refere aos comportamentos de condução avaliados pelo DBQ e às dimensões da impulsividade avaliadas pela BIS-11, para os dois grupos de condutores (Tabela 53), constatamos que no grupo dos condutores femininos apenas existe uma correlação significativa entre os Lapsos e a Impulsividade Motora, ao contrário dos condutores masculinos que registam correlações significativas e moderadas entre os

Lapsos e a Impulsividade por Falta de Planeamento, a Impulsividade Motora e a Impulsividade Total, bem como, entre os Erros e a Impulsividade da Atenção e a Impulsividade Total e ainda entre as Infrações e a Impulsividade por Falta de Planeamento e a Impulsividade Total.

Tabela 53 - Correlações entre o DBQ e a BIS-11 em ambos os Sexos.

BIS - 11		Impulsiv. Falta de Planeamento	Impulsividade Motora	Impulsividade da Atenção	Impulsividade Total
DBQ					
DBQ - Lapsos	♂	,229*	,380**	,184	,336**
	♀	,085	,239*	,207	,218
DBQ - Erros	♂	,102	,198	,256*	,241*
	♀	-,014	,181	,119	,114
DBQ - Infrações	♂	,308**	,219	,217	,323**
	♀	,059	,189	,152	,163

♂ = Masculino, ♀ = Feminino * p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010

Em relação aos comportamentos de condução avaliados pelo DBQ e às dimensões da personalidade avaliadas pela EPQ-R-S, para os dois grupos de condutores (Tabela 54), podemos verificar que no grupo dos condutores femininos, existe uma correlação moderada inversa entre os Lapsos e a Sinceridade, bem como, uma correlação significativa entre os Erros e o Neuroticismo, a par de uma correlação moderada inversa com a Sinceridade e ainda uma correlação moderada negativa entre as Infrações e a Sinceridade. No que aos condutores masculinos diz respeito, identificamos uma correlação moderada entre os Lapsos e o Neuroticismo e uma correlação significativa inversa com a Sinceridade, bem como, uma correlação significativa inversa entre as Infrações e a Sinceridade.

Tabela 54 - Correlações entre o DBQ e a EPQ-R-S em ambos os Sexos.

EPQ-R-S		Neuroticismo	Psicoticismo	Extroversão	Sinceridade
DBQ					
DBQ - Lapsos	♂	,346**	-,135	-,184	-,253*
	♀	,232	,043	,034	-,516**
DBQ - Erros	♂	,151	-,088	-,061	-,186
	♀	,259*	-,021	-,112	-,353**
DBQ - Infrações	♂	,217	,005	,059	-,222*
	♀	,205	,117	,149	-,567**

♂ = Masculino, ♀ = Feminino * p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010

No que concerne aos comportamentos de condução avaliados pelo DBQ e às dimensões da personalidade relacionadas com a procura de sensações, avaliadas pela SSS-V, para os dois grupos de condutores (Tabela 55), podemos constatar que apenas no grupo dos condutores femininos existem correlações significativas e moderadas, nomeadamente entre os Lapsos e a Desinibição, bem como, entre as Infrações e a Procura de Experiências, a Desinibição e a “SSS-Total”.

Tabela 55 - Correlações entre o DBQ e a SSS-V em ambos os Sexos.

DBQ \ SSS-V	SSS-V					
	Proc. de Emoção e Aventura	Procura de Experiências	Desinibição	Intolerância ao Aborrecimento	SSS - Total	
DBQ - Lapsos	♂	-,178	-,056	-,070	,030	-,143
	♀	-,006	,167	,361**	,058	,166
DBQ - Erros	♂	-,062	-,149	-,013	,062	-,082
	♀	-,173	,042	,220	-,022	-,021
DBQ - Infrações	♂	,064	-,111	,158	,124	,088
	♀	,226	,257*	,452**	,140	,363**

♂ = Masculino, ♀ = Feminino * $p \leq 0.050$ ** $p \leq 0.010$

Relativamente às dimensões relacionadas com a cólera ou raiva na condução, avaliadas pela DAS e aos comportamentos de condução avaliados pelo DBQ, para os dois grupos de condutores (Tabela 56), verificamos que no grupo dos condutores femininos apenas existe uma correlação moderada entre a Condução Lenta e os Erros, ao invés dos condutores masculinos que registam correlações significativas entre a Condução Ilegal e os Lapsos e entre a Presença das Autoridades Policiais e a Condução Lenta com as Infrações.

Tabela 56 - Correlações entre a DAS e o DBQ em ambos os Sexos.

DAS \ DBQ	DBQ			
	Lapsos	Erros	Infrações	
DAS - Gestos Hostis	♂	,154	,173	,204
	♀	-,161	,018	-,023
DAS - Condução Ilegal	♂	,225*	,094	,053
	♀	,077	,072	-,110
DAS - Presença Aut. Policiais	♂	-,024	-,007	,221*
	♀	-,156	,075	,082
DAS - Condução Lenta	♂	,203	,142	,242*
	♀	,167	,400**	,166
DAS - Descortesia	♂	,209	,107	,154
	♀	-,075	,135	,018
DAS - Circulação Condicionada	♂	,162	,120	-,017
	♀	-,027	,107	,006

♂ = Masculino, ♀ = Feminino * $p \leq 0.050$ ** $p \leq 0.010$

No que se refere aos comportamentos relacionados com a cólera ou raiva na condução, avaliados pela DAS, nos dois grupos de condutores (Tabela 57), verificamos que com exceção da Condução Ilegal relativamente à Presença das Autoridades Policiais no grupo dos condutores femininos, todas as restantes dimensões estão moderadamente correlacionadas umas com as outras em ambos os sexos.

Tabela 57 - Correlações entre a DAS em ambos os Sexos.

DAS		Condução Ilegal	Presença Aut. Policiais	Condução Lenta	Descortesia	Circulação Condicionada
DAS - Gestos Hostis	♂	,444**	,325**	,430**	,529**	,464**
	♀	,298*	,632**	,488**	,618**	,523**
DAS - Condução Ilegal	♂		,353**	,573**	,767**	,657**
	♀		,231	,440**	,506**	,407**
DAS - Presença Aut. Policiais	♂			,493**	,435**	,337**
	♀			,555**	,598**	,473**
DAS - Condução Lenta	♂				,765**	,485**
	♀				,736**	,547**
DAS - Descortesia	♂					,661**
	♀					,706**

♂ = Masculino, ♀ = Feminino * p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010

Em relação às dimensões relacionadas com a cólera ou raiva na condução, avaliadas pela DAS e as dimensões da impulsividade avaliadas pela BIS-11, nos dois grupos de condutores (Tabela 58), podemos constatar que no grupo dos condutores femininos existem correlações significativas a moderadas entre a Presença das Autoridades Policiais, a Condução Lenta, a Descortesia e a Circulação Condicionada com a Impulsividade por Falta de Planeamento e a Impulsividade Total. Por sua vez, no que aos condutores masculinos diz respeito, registam-se correlações significativas a moderadas entre os Gestos Hostis, a Condução Lenta e a Descortesia com a Impulsividade por Falta de Planeamento, a Impulsividade da Atenção e a Impulsividade Total.

Tabela 58 - Correlações entre a DAS e a BIS-11 em ambos os Sexos.

BIS - 11		Impulsiv. Falta de Planeamento	Impulsividade Motora	Impulsividade da Atenção	Impulsividade Total
DAS					
DAS - Gestos Hostis	♂	,227*	,117	,184	,232*
	♀	,187	,033	,067	,126
DAS - Condução Ilegal	♂	,042	-,126	,181	,053
	♀	,112	,086	,137	,142
DAS - Presença Aut. Policiais	♂	,131	-,002	-,020	,048
	♀	,392**	,199	,199	,337**
DAS - Condução Lenta	♂	,236*	,157	,267*	,290**
	♀	,187	,193	,206	,246*
DAS - Descortesia	♂	,285*	,188	,229*	,306**
	♀	,338**	,031	,218	,258*
DAS - Circulação Condicionada	♂	,167	-,110	,136	,094
	♀	,293*	,182	,136	,259*

♂ = Masculino, ♀ = Feminino * p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010

No que concerne às dimensões relacionadas com a cólera ou raiva na condução, avaliadas pela DAS e as dimensões da personalidade avaliadas pela EPQ-R-S, para os dois grupos de condutores (Tabela 59), verificamos que no grupo dos condutores femininos existem correlações significativas a moderadas entre a Presença das Autoridades Policiais, a Condução Lenta e a Circulação Condicionada com o Neuroticismo e o Psicoticismo. Relativamente aos condutores masculinos, constatamos que apenas existem correlações significativas positivas entre a Condução Lenta e a Descortesia com o Neuroticismo e a Extroversão e correlações significativas mas inversas entre a Condução Ilegal, a Descortesia e a Circulação Condicionada, com o Psicoticismo.

Tabela 59 - Correlações entre a DAS e a EPQ-R-S em ambos os Sexos.

EPQ-R-S		Neuroticismo	Psicoticismo	Extroversão	Sinceridade
DAS					
DAS - Gestos Hostis	♂	-,007	-,089	,124	-,129
	♀	,044	,005	-,132	,153
DAS - Condução Ilegal	♂	,205	-,245*	,105	-,177
	♀	,023	,039	-,115	-,054
DAS - Presença Aut. Policiais	♂	,066	-,029	,204	-,116
	♀	,335**	,193	-,190	-,030
DAS - Condução Lenta	♂	,060	-,121	,229*	-,175
	♀	,279*	,043	-,220	-,060
DAS - Descortesia	♂	,260*	-,230*	,077	-,162
	♀	,185	,088	-,130	,090
DAS - Circulação Condicionada	♂	-,032	-,271*	,157	-,042
	♀	,163	,239*	,051	,078

♂ = Masculino, ♀ = Feminino * p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010

Relativamente às dimensões relacionadas com a cólera ou raiva na condução, avaliadas pela DAS e as dimensões relacionadas com a procura de sensações, avaliadas pela SSS-V, para os dois grupos de condutores (Tabela 60), constatamos que no grupo dos condutores femininos apenas se verifica uma correlação significativa inversa entre a Condução Lenta e a Procura de Emoção e Aventura. De igual modo no grupo dos condutores masculinos, apenas se regista uma correlação significativa entre a Presença das Autoridades Policiais e a Procura de Emoção e Aventura.

Tabela 60 - Correlações entre a DAS e a SSS-V em ambos os Sexos.

DAS	SSS-V	Proc. de	Procura de	Desinibição	Intolerância ao	SSS - Total
		Emoção e Aventura	Experiências		Aborrecimento	
DAS - Gestos Hostis	♂	,015	-,163	-,123	-,012	-,104
	♀	-,193	-,221	-,194	,115	-,190
DAS - Condução Ilegal	♂	-,029	-,036	,028	,003	-,022
	♀	-,171	-,218	,005	,064	-,140
DAS - Presença Aut. Policiais	♂	,254*	,009	,194	-,100	,188
	♀	,021	-,206	-,024	,228	,002
DAS - Condução Lenta	♂	,093	,009	,078	,045	,101
	♀	-,239*	-,213	-,046	,097	-,177
DAS - Descortesia	♂	,075	,061	,049	,026	,095
	♀	-,226	-,137	,020	,089	-,129
DAS - Circulação Condicionada	♂	-,073	-,117	,002	-,081	-,119
	♀	-,048	-,174	,017	,150	-,034

♂ = Masculino, ♀ = Feminino * $p \leq 0.050$

No que se refere às dimensões da impulsividade, avaliadas pela escala BIS-11 e aos comportamentos de condução avaliados pelo DBQ, para os dois grupos de condutores (Tabela 61), verificamos que no grupo dos condutores femininos apenas existe uma correlação significativa entre a Impulsividade Motora e os Lapsos, ao contrário do que acontece nos condutores masculinos que registam correlações significativas e moderadas entre a Impulsividade por Falta de Planeamento, a Impulsividade Motora, a Impulsividade da Atenção e a “BIS-Total” com os Lapsos, os Erros e as Infrações.

Tabela 61 - Correlações entre a BIS-11 e o DBQ em ambos os Sexos.

DBQ		BIS-11		
		Lapsos	Erros	Infrações
BIS - Impulsividade Falta Planeamento	♂	,229*	,102	,308**
	♀	,085	-,014	,059
BIS - Impulsividade Motora	♂	,380**	,198	,219
	♀	,239*	,181	,189
BIS - Impulsividade da Atenção	♂	,184	,256*	,217
	♀	,207	,119	,152
BIS - Total	♂	,336**	,241*	,323**
	♀	,218	,114	,163

♂ = Masculino, ♀ = Feminino * p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010

Em relação às dimensões da impulsividade, avaliadas pela escala BIS-11 e as dimensões relacionadas com a cólera ou raiva na condução, avaliadas pela DAS, nos dois grupos de condutores (Tabela 62), constatamos que no grupo dos condutores femininos existem correlações significativas e moderadas entre a Impulsividade por Falta de Planeamento e a “BIS-Total”, com a Presença das Autoridades Policiais, a Condução Lenta, a Descortesia e a Circulação Condicionada. Por outro lado e no que aos condutores masculinos diz respeito, registamos correlações significativas e moderadas entre a Impulsividade por Falta de Planeamento, a Impulsividade da Atenção e a “BIS-Total” com os Gestos Hostis, a Condução Lenta e a Descortesia.

Tabela 62 - Correlações entre a BIS-11 e a DAS em ambos os Sexos.

DAS		BIS-11					
		Gestos Hostis	Condução Ilegal	Presença Aut. Policiais	Condução Lenta	Descortesia	Circulação Condicionada
BIS - Impuls. Falta Planeamento	♂	,227*	,042	,131	,236*	,285*	,167
	♀	,187	,112	,392**	,187	,338**	,293*
BIS - Impulsividade Motora	♂	,117	-,126	-,002	,157	,188	-,110
	♀	,033	,086	,199	,193	,031	,182
BIS - Impulsividade da Atenção	♂	,184	,181	-,020	,267*	,229*	,136
	♀	,067	,137	,199	,206	,218	,136
BIS - Total	♂	,232*	,053	,048	,290**	,306**	,094
	♀	,126	,142	,337**	,246*	,258*	,259*

♂ = Masculino, ♀ = Feminino * p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010

No que concerne às dimensões da impulsividade, avaliadas pela BIS-11, para os dois grupos de condutores (Tabela 63), podemos constatar que todas as dimensões estão moderadamente correlacionadas umas com as outras em ambos os sexos.

Tabela 63 - Correlações entre a BIS-11 em ambos os Sexos.

BIS - 11		Impulsividade Motora	Impulsividade da Atenção	Impulsividade Total
BIS - Impuls. Falta Planeamento	♂	,437**	,394**	,799**
	♀	,470**	,548**	,863**
BIS - Impulsividade Motora	♂		,333**	,740**
	♀		,299*	,718**
BIS - Impulsividade da Atenção	♂			,767**
	♀			,791**

♂ = Masculino, ♀ = Feminino * $p \leq 0.050$ ** $p \leq 0.010$

Relativamente às dimensões da impulsividade, avaliadas pela escala BIS-11 e as dimensões da personalidade avaliadas pela EPQ-R-S, para os dois grupos de condutores (Tabela 64), verificamos que no grupo dos condutores femininos existem correlações moderadas entre a Impulsividade por Falta de Planeamento, a Impulsividade Motora, a Impulsividade da Atenção e a “BIS-Total” com o Neuroticismo e o Psicoticismo, a par de correlações significativas e moderadas inversas entre a Impulsividade por Falta de Planeamento, a Impulsividade Motora e a “BIS-Total” com a Sinceridade. No que aos condutores masculinos diz respeito, registamos uma correlação moderada entre a Impulsividade Motora e o Neuroticismo e correlações significativas e moderadas inversas entre a Impulsividade por Falta de Planeamento, a Impulsividade Motora e a “BIS-Total” com a Sinceridade.

Tabela 64 - Correlações entre a BIS-11 e a EPQ-R-S em ambos os Sexos.

EPQ-R-S		Neuroticismo	Psicoticismo	Extroversão	Sinceridade
BIS - Impuls. Falta Planeamento	♂	,083	,215	,126	-,322**
	♀	,416**	,476**	,125	-,293*
BIS - Impulsividade Motora	♂	,334**	,081	-,054	-,249*
	♀	,308**	,387**	,191	-,331**
BIS - Impulsividade da Atenção	♂	,067	,145	,210	-,208
	♀	,396**	,353**	-,066	-,224
BIS - Total	♂	,199	,195	,132	-,337**
	♀	,474**	,512**	,099	-,353**

♂ = Masculino, ♀ = Feminino * $p \leq 0.050$ ** $p \leq 0.010$

No que se refere às dimensões da impulsividade, avaliadas pela escala BIS-11 e as dimensões da personalidade relacionadas com a procura de sensações, avaliadas pela SSS-V, para os dois grupos de condutores (Tabela 65), podemos constatar que apenas existem correlações significativas e moderadas no grupo dos condutores femininos, nomeadamente

entre a Impulsividade por Falta de Planeamento, a Impulsividade Motora e a “BIS-Total”, com a Procura de Emoção e Aventura, a Procura de Experiências, a Desinibição, a Intolerância ao Aborrecimento e a “SSS-Total”.

Tabela 65 - Correlações entre a BIS-11 e a SSS-V em ambos os Sexos.

BIS-11		SSS-V	Proc. de Emoção e Aventura	Procura de Experiências	Desinibição	Intolerância ao Aborrecimento	SSS - Total
BIS - Impulsividade Falta Planeamento	♂		-,099	,115	,098	,124	,064
	♀		,159	,238*	,263*	,347**	,332**
BIS - Impulsividade Motora	♂		,051	,095	,021	-,081	,050
	♀		,422**	,281*	,323**	,353**	,497**
BIS - Impulsividade da Atenção	♂		-,136	-,176	,061	-,024	-,142
	♀		-,039	-,025	,080	,132	,032
BIS - Total	♂		-,086	,008	,080	,013	-,017
	♀		,214	,202	,274*	,346**	,350**

♂ = Masculino, ♀ = Feminino * p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010

Em relação às dimensões da personalidade, avaliadas pela escala EPQ-R-S e aos comportamentos de condução avaliados pelo DBQ, para os dois grupos de condutores (Tabela 66), verificamos que no grupo dos condutores femininos existe uma correlação significativa entre o Neuroticismo e os Erros, a par de correlações moderadas inversas entre a Sinceridade e os Lapsos, os Erros e as Infrações. Relativamente aos condutores masculinos, registamos uma correlação moderada entre o Neuroticismo e os Lapsos, bem como, correlações significativas inversas entre a Sinceridade, os Lapsos e as Infrações.

Tabela 66 - Correlações entre a EPQ-R-S e o DBQ em ambos os Sexos.

EPQ-R-S		DBQ	Lapsos	Erros	Infrações
EPQ - Neuroticismo	♂		,346**	,151	,217
	♀		,232	,259*	,205
EPQ - Psicoticismo	♂		-,135	-,088	,005
	♀		,043	-,021	,117
EPQ - Extroversão	♂		-,184	-,061	,059
	♀		,034	-,112	,149
EPQ - Sinceridade	♂		-,253*	-,186	-,222*
	♀		-,516**	-,353**	-,567**

♂ = Masculino, ♀ = Feminino * p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010

No que concerne às dimensões da personalidade, avaliadas pela escala EPQ-R-S e as dimensões relacionadas com a cólera ou raiva na condução, avaliadas pela DAS, para os dois grupos de condutores (Tabela 67), podemos constatar que no grupo dos condutores

femininos, existem correlações significativas e moderadas entre o Neuroticismo e o Psicoticismo com a Presença das Autoridades Policiais, a Condução Lenta e a Circulação Condicionada. Por sua vez e no que aos condutores masculinos diz respeito, verificamos que existem correlações significativas entre o Neuroticismo e a Extroversão com a Condução Lenta e a Descortesia, a par de correlações significativas inversas entre o Psicoticismo e a Condução Ilegal, a Descortesia e a Circulação Condicionada.

Tabela 67 - Correlações entre a EPQ-R-S e a DAS em ambos os Sexos.

DAS EPQ-R-S			Gestos Hostis	Condução Ilegal	Presença Aut. Policiais	Condução Lenta	Descortesia	Circulação Condicionada
EPQ - Neuroticismo	♂		-,007	,205	,066	,060	,260*	-,032
	♀		,044	,023	,335**	,279*	,185	,163
EPQ - Psicoticismo	♂		-,089	-,245*	-,029	-,121	-,230*	-,271*
	♀		,005	,039	,193	,043	,088	,239*
EPQ - Extroversão	♂		,124	,105	,204	,229*	,077	,157
	♀		-,132	-,115	-,190	-,220	-,130	,051
EPQ - Sinceridade	♂		-,129	-,177	-,116	-,175	-,162	-,042
	♀		,153	-,054	-,030	-,060	,090	,078

♂ = Masculino, ♀ = Feminino * $p \leq 0.050$ ** $p \leq 0.010$

Relativamente às dimensões da personalidade avaliadas pela escala EPQ-R-S e às dimensões da impulsividade avaliadas pela BIS-11, para os dois grupos de condutores (Tabela 68), verificamos que no grupo dos condutores femininos existem correlações moderadas entre o Neuroticismo e o Psicoticismo com a Impulsividade por Falta de Planeamento, a Impulsividade Motora, a Impulsividade da Atenção e a Impulsividade Total, a par de correlações significativas e moderadas inversas, entre a Sinceridade e a Impulsividade por Falta de Planeamento, a Impulsividade Motora e a Impulsividade Total. Relativamente aos condutores masculinos, constatamos que existe uma correlação moderada entre o Neuroticismo e a Impulsividade Motora, bem como, correlações significativas e moderadas inversas entre a Sinceridade e a Impulsividade por Falta de Planeamento, a Impulsividade Motora e a Impulsividade Total.

Tabela 68 - Correlações entre a EPQ-R-S e a BIS-11 em ambos os Sexos.

BIS - 11		Impulsiv. Falta de Planeamento	Impulsividade Motora	Impulsividade da Atenção	Impulsividade Total
EPQ - Neuroticismo	♂	,083	,334**	,067	,199
	♀	,416**	,308**	,396**	,474**
EPQ - Psicoticismo	♂	,215	,081	,145	,195
	♀	,476**	,387**	,353**	,512**
EPQ - Extroversão	♂	,126	-,054	,210	,132
	♀	,125	,191	-,066	,099
EPQ - Sinceridade	♂	-,322**	-,249*	-,208	-,337**
	♀	-,293*	-,331**	-,224	-,353**

♂ = Masculino, ♀ = Feminino * p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010

No que se refere às dimensões da personalidade, avaliadas pela EPQ-R-S, para os dois grupos de condutores (Tabela 69), podemos constatar que no grupo dos condutores femininos, apenas existe uma correlação significativa entre o Psicoticismo e a Extroversão, a par de uma correlação significativa inversa entre o Neuroticismo e a Sinceridade. Por sua vez, no grupo dos condutores masculinos, apenas detectamos uma correlação moderada inversa entre o Neuroticismo e a Extroversão.

Tabela 69 - Correlações entre a EPQ-R-S em ambos os Sexos.

EPQ-R-S		Psicoticismo	Extroversão	Sinceridade
EPQ - Neuroticismo	♂	-,201	-,431**	-,216
	♀	,116	-,182	-,294*
EPQ - Psicoticismo	♂		,071	,075
	♀		,257*	-,204
EPQ - Extroversão	♂			-,016
	♀			-,159

♂ = Masculino, ♀ = Feminino * p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010

Em relação às dimensões da personalidade, avaliadas pela escala EPQ-R-S e as dimensões da personalidade associadas à procura de sensações, avaliadas pela SSS-V, para os dois grupos de condutores (Tabela 70), podemos verificar que no grupo dos condutores femininos existem correlações significativas e moderadas entre o Psicoticismo e a Extroversão com a Procura de Emoção e Aventura, a Procura de Experiências, a Desinibição, a Intolerância ao Aborrecimento e a “SSS-Total”, a par de correlações significativas e moderadas inversas entre a Sinceridade e a Procura de Emoção e Aventura, a Procura de Experiências, a Desinibição, a Intolerância ao Aborrecimento e a “SSS-Total”. No que aos condutores masculinos diz respeito, registamos uma correlação

significativa entre a Extroversão e a Desinibição, bem como, correlações significativas inversas entre a Sinceridade e a Intolerância ao Aborrecimento e a “SSS-Total”.

Tabela 70 - Correlações entre a EPQ-R-S e a SSS-V em ambos os Sexos.

SSS-V \ EPQ-R-S		Proc. de Emoção e Aventura	Procura de Experiências	Desinibição	Intolerância ao Aborrecimento	SSS - Total
EPQ - Neuroticismo	♂	-,125	-,024	,002	,024	-,076
	♀	,081	,091	,188	,157	,168
EPQ - Psicoticismo	♂	-,015	,136	-,102	,193	,078
	♀	,196	,075	,224	,453**	,316**
EPQ - Extroversão	♂	,149	,009	,238*	,114	,212
	♀	,292*	,339**	,257*	,025	,338**
EPQ - Sinceridade	♂	-,027	-,192	-,198	-,255*	-,250*
	♀	-,272*	-,339**	-,564**	-,374**	-,511**

♂ = Masculino, ♀ = Feminino * p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010

No que concerne às dimensões da personalidade relacionadas com a procura de sensações, avaliadas pela SSS-V e os comportamentos de condução avaliados pelo DBQ, para os dois grupos de condutores (Tabela 71), podemos constatar que apenas no grupo dos condutores femininos existem correlações significativas e moderadas entre a Procura de Experiências, a Desinibição e a “SSS-Total” com os Lapsos e as Infrações.

Tabela 71 - Correlações entre a SSS-V e o DBQ em ambos os Sexos.

SSS-V \ DBQ		Lapsos	Erros	Infrações
SSS - Proc. Emoção e Aventura	♂	-,178	-,062	,064
	♀	-,006	-,173	,226
SSS - Procura de Experiências	♂	-,056	-,149	-,111
	♀	,167	,042	,257*
SSS - Desinibição	♂	-,070	-,013	,158
	♀	,361**	,220	,452**
SSS - Intolerância ao Aborrecimento	♂	,030	,062	,124
	♀	,058	-,022	,140
SSS - Total	♂	-,143	-,082	,088
	♀	,166	-,021	,363**

♂ = Masculino, ♀ = Feminino * p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010

Relativamente às dimensões da personalidade relacionadas com a procura de sensações, avaliadas pela SSS-V e as dimensões relacionadas com a cólera ou raiva na condução, avaliadas pela DAS, para os dois grupos de condutores (Tabela 72), verificamos que no grupo dos condutores femininos apenas existe uma correlação significativa inversa

entre a Procura de Emoção e Aventura e a Condução Lenta, ao mesmo tempo que no grupo dos condutores masculinos, apenas constatamos a existência de uma correlação significativa entre a Procura de Emoção e Aventura e a Presença das Autoridades Policiais.

Tabela 72 - Correlações entre a SSS-V e a DAS em ambos os Sexos.

DAS \ SSS-V		Gestos Hostis	Condução Ilegal	Presença Aut. Policiais	Condução Lenta	Descortesia	Circulação Condicionada
SSS - Proc. Emoção e Aventura	♂	,015	-,029	,254*	,093	,075	-,073
	♀	-,193	-,171	,021	-,239*	-,226	-,048
SSS - Procura de Experiências	♂	-,163	-,036	,009	,009	,061	-,117
	♀	-,221	-,218	-,206	-,213	-,137	-,174
SSS - Desinibição	♂	-,123	,028	,194	,078	,049	,002
	♀	-,194	,005	-,024	-,046	,020	,017
SSS - Intolerância ao Aborrecimento	♂	-,012	,003	-,100	,045	,026	-,081
	♀	,115	,064	,228	,097	,089	,150
SSS - Total	♂	-,104	-,022	,188	,101	,095	-,119
	♀	-,190	-,140	,002	-,177	-,129	-,034

♂ = Masculino, ♀ = Feminino * p ≤ 0.050

No que se refere às dimensões da personalidade relacionadas com a procura de sensações, avaliadas pela SSS-V e as dimensões da impulsividade avaliadas pela BIS-11, para os dois grupos de condutores (Tabela 73), podemos constatar que apenas existem correlações significativas e moderadas no grupo dos condutores femininos, nomeadamente entre a Procura de Emoção e Aventura, a Procura de Experiências, a Desinibição, a Intolerância ao Aborrecimento e a “SSS-Total”, com a Impulsividade por Falta de Planeamento, a Impulsividade Motora e a Impulsividade Total.

Tabela 73 - Correlações entre a SSS-V e a BIS-11 em ambos os Sexos.

BIS - 11 \ SSS-V		Impulsiv. Falta de Planeamento	Impulsividade Motora	Impulsividade da Atenção	Impulsividade Total
SSS - Proc. Emoção e Aventura	♂	-,099	,051	-,136	-,086
	♀	,159	,422**	-,039	,214
SSS - Procura de Experiências	♂	,115	,095	-,176	,008
	♀	,238*	,281*	-,025	,202
SSS - Desinibição	♂	,098	,021	,061	,080
	♀	,263*	,323**	,080	,274*
SSS - Intolerância ao Aborrecimento	♂	,124	-,081	-,024	,013
	♀	,347**	,353**	,132	,346**
SSS - Total	♂	,064	,050	-,142	-,017
	♀	,332**	,497**	,032	,350**

♂ = Masculino, ♀ = Feminino * p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010

Em relação às dimensões da personalidade relacionadas com a procura de sensações, avaliadas pela SSS-V e as dimensões da personalidade avaliadas pela EPQ-R-S, para os dois grupos de condutores (Tabela 74), podemos constatar que no grupo dos condutores femininos existem correlações significativas e moderadas entre a Procura de Emoção e Aventura, a Procura de Experiências, a Desinibição, a Intolerância ao Aborrecimento e a “SSS-Total” com o Psicoticismo e a Extroversão, a par de correlações significativas e moderadas inversas entre a Procura de Emoção e Aventura, a Procura de Experiências, a Desinibição, a Intolerância ao Aborrecimento e a “SSS-Total”, com a Sinceridade. Relativamente ao grupo dos condutores masculinos, constatamos a existência de uma correlação significativa entre a Desinibição e a Extroversão, bem como, correlações significativas inversas entre a Intolerância ao Aborrecimento e a “SSS-Total” com a Sinceridade.

Tabela 74 - Correlações entre a SSS-V e a EPQ-R-S em ambos os Sexos.

SSS-V \ EPQ-R-S		EPQ-R-S			
		Neuroticismo	Psicoticismo	Extroversão	Sinceridade
SSS - Proc. Emoção e Aventura	♂	-,125	-,015	,149	-,027
	♀	,081	,196	,292*	-,272*
SSS - Procura de Experiências	♂	-,024	,136	,009	-,192
	♀	,091	,075	,339**	-,339**
SSS - Desinibição	♂	,002	-,102	,238*	-,198
	♀	,188	,224	,257*	-,564**
SSS - Intolerância ao Aborrecimento	♂	,024	,193	,114	-,255*
	♀	,157	,453**	,025	-,374**
SSS - Total	♂	-,076	,078	,212	-,250*
	♀	,168	,316**	,338**	-,511**

♂ = Masculino, ♀ = Feminino * p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010

No que concerne às dimensões da personalidade relacionadas com a procura de sensações, avaliadas pela SSS-V, para os dois grupos de condutores (Tabela 75), verificamos que no grupo dos condutores femininos, existem correlações moderadas entre a Procura de Emoção e Aventura, a Procura de Experiências e a Desinibição, a par de uma correlação moderada entre a Procura de Experiências e a Desinibição, bem como, uma correlação moderada entre a Desinibição e a Intolerância ao Aborrecimento e ainda correlações moderadas entre as quatro dimensões da escala e a “SSS-Total”. Por sua vez, no grupo dos condutores masculinos, constatamos que existe uma correlação significativa entre a Procura de Emoção e Aventura e a Procura de Experiências, a par de uma

correlação moderada entre a Procura de Experiências e a Desinibição, bem como, correlações moderadas entre as quatro dimensões da escala e a “SSS-Total”.

5.3 Modelos de Regressão

Tabela 75 - Correlações entre a SSS-V em ambos os Sexos.

SSS-V		Procura de Experiências	Desinibição	Intolerância ao Aborrecimento	SSS - Total
SSS - Proc. Emoção e Aventura	♂	,235*	,134	-,045	,726**
	♀	,447**	,309**	,149	,782**
SSS - Procura de Experiências	♂		,326**	-,088	,637**
	♀		,508**	,185	,752**
SSS - Desinibição	♂			,083	,584**
	♀			,432**	,720**
SSS - Intolerância ao Aborrecimento	♂				,304**
	♀				,545**

♂ = Masculino, ♀ = Feminino * $p \leq 0.050$ ** $p \leq 0.010$

Os diversos modelos de regressão foram obtidos com recurso a análises de regressão linear múltipla. Para esse efeito, a avaliação das contribuições específicas das principais variáveis sociodemográficas nas emoções, foi obtida utilizando o método Enter e nos restantes modelos, foi utilizado o método Stepwise.

5.3.1 Contributos das variáveis sociodemográficas para as emoções

Entre as diversas variáveis sociodemográficas em estudo, destacámos para esta análise, o sexo, a idade e os anos de condução, por considerarmos que as mesmas poderiam influenciar de modo mais significativo a estimulação emocional, provocada pela projeção dos filmes de trânsito.

Assim, para melhor descrever a influência dessas variáveis sociodemográficas nas diversas emoções estimuladas pelos filmes (TN), (I) e (A), apresentamos os resultados obtidos nas (Tabelas 76 a 84).

Tabela 76 - Contributos das Variáveis Sociodemográficas para a Emoção Interesse.

Variáveis Sociodemográficas	Filme (TN)				
	R ²	R ² <i>Ajustado</i>	β	F	t
Sexo	,084	,065	-,022	4,509**	ns
Idade			,425		3,322***
Anos de Condução			-,218		ns

df para o teste F: (3, 148)

ns - não significativo * p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010 *** p ≤ 0.001

Tais resultados mostram que das variáveis sociodemográficas em estudo (Tabela 76), apenas a idade influencia muito significativamente a emoção do interesse estimulada pelo filme (TN). As três variáveis no seu conjunto apenas explicam 6,5% da variância dessa emoção e de todas elas apenas a idade se mostra como sendo o melhor preditor.

Tabela 77 - Contributos das Variáveis Sociodemográficas para a Emoção Alegria.

Variáveis Sociodemográficas	Filme (TN)				
	R ²	R ² <i>Ajustado</i>	β	F	t
Sexo	,088	,069	-,167	4,736**	-2,009*
Idade			,378		2,963**
Anos de Condução			-,245		ns

df para o teste F: (3, 148)

ns - não significativo * p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010 *** p ≤ 0.001

Na Tabela 77, podemos constatar que apenas as variáveis, sexo e idade, são preditoras da emoção alegria no filme (TN). As três variáveis no seu conjunto apenas explicam 6,9% da variância dessa emoção e de todas elas a idade revela ser o seu melhor preditor.

Tabela 78 - Contributos das Variáveis Sociodemográficas para a Emoção Surpresa.

Variáveis Sociodemográficas	Filme (TN)				
	R ²	R ² <i>Ajustado</i>	β	F	t
Sexo	,073	,054	-,188	3,881**	-2,252*
Idade			,293		2,278*
Anos de Condução			-,397		-3,001**

df para o teste F: (3, 148)

* p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010 *** p ≤ 0.001

Por sua vez, na Tabela 78, apesar de verificarmos que todas as variáveis sociodemográficas são preditoras da emoção surpresa no filme (TN), no entanto, as

mesmas apenas explicam no seu conjunto 5,4% da variância dessa emoção, sendo que de todas elas, os anos de condução configuram a variável que mostra ser o seu melhor preditor negativo.

Tabela 79 - Contributos das Variáveis Sociodemográficas para a Emoção Angústia.

Variáveis Sociodemográficas	Filme (I)				
	R ²	R ² Ajustado	β	F	t
Sexo			-,058		ns
Idade	,086	,067	,454		3,551***
Anos de Condução			-,299	4,635**	-2,276*

df para o teste F: (3, 148)

ns - não significativo * p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010 *** p ≤ 0.001

Na Tabela 79, podemos constatar que apenas as variáveis, idade e anos de condução são preditoras da emoção da angústia no filme (I). Essas variáveis no seu conjunto apenas explicam 6,7% da variância dessa emoção e de todas elas, a idade é aquela que revela ser o seu melhor preditor.

Tabela 80 - Contributos das Variáveis Sociodemográficas para a Emoção Cólera.

Variáveis Sociodemográficas	Filme (I)				
	R ²	R ² Ajustado	β	F	t
Sexo			-,041		ns
Idade	,088	,069	,480		3,750***
Anos de Condução			-,396	4,729**	-3,006**

df para o teste F: (3, 148)

ns - não significativo * p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010 *** p ≤ 0.001

Analisando agora a Tabela 80, verificamos que apenas as variáveis, idade e anos de condução são preditoras da emoção da cólera no filme (I). Essas variáveis no seu conjunto apenas explicam 6,9% da variância dessa emoção e de todas elas, a idade é aquela que aparenta ser o seu melhor preditor.

Tabela 81 - Contributos das Variáveis Sociodemográficas para a Emoção Nojo.

Variáveis Sociodemográficas	Filme (I)				
	R ²	R ² Ajustado	β	F	t
Sexo			-,180		-2,133*
Idade	,060	,041	,277		2,134*
Anos de Condução			-,213	3,129*	ns

df para o teste F: (3, 148)

ns - não significativo * p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010 *** p ≤ 0.001

Na Tabela 81, podemos constatar que apenas as variáveis, sexo e idade são preditoras da emoção do nojo no filme (I). Essas variáveis no seu conjunto apenas explicam 4,1% da variância dessa emoção e de todas elas, a idade é aquela que mostra ser o seu melhor preditor.

Tabela 82 - Contributos das Variáveis Sociodemográficas para a Emoção Medo.

Variáveis Sociodemográficas	Filme (I)				
	R ²	R ² <i>Ajustado</i>	β	F	t
Sexo			-,016		ns
Idade	,052	,033	,352		2,700**
Anos de Condução			-,354	2,701*	-2,648**

df para o teste F: (3, 148)

ns - não significativo * p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010 *** p ≤ 0.001

Na Tabela 82, verificamos que apenas as variáveis, idade e anos de condução são preditoras da emoção do medo no filme (I). Essas variáveis no seu conjunto apenas explicam 3,3% da variância dessa emoção, sendo a idade e os anos de condução, respectivamente, os melhores preditores positivo e negativo.

Tabela 83 - Contributos das Variáveis Sociodemográficas para a Emoção Vergonha.

Variáveis Sociodemográficas	Filme (I)					Filme (A)				
	R ²	R ² <i>Ajustado</i>	β	F	t	R ²	R ² <i>Ajustado</i>	β	F	t
Sexo			-,285		-3,533***			-,219		-2,582*
Idade	,140	,123	,414		3,342***	,061	,042	,229		ns
Anos de Condução			-,328	8,052***	-2,571*			-,227	3,169*	ns

df para os testes F: (3, 148) no filme (I) e (3, 147) no filme (A)

ns - não significativo * p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010 *** p ≤ 0.001

Ao analisar a Tabela 83, podemos constatar que no filme (I) todas as variáveis são preditoras da emoção vergonha e que no filme (A) apenas a variável sexo tem um efeito preditor dessa emoção. As três variáveis no seu conjunto apenas explicam 12,3% da variância dessa emoção, no filme (I) e 4,2% no filme (A), salientando que a idade é o seu melhor preditor.

Tabela 84 - Contributos das Variáveis Sociodemográficas para a Emoção Tristeza.

Variáveis Sociodemográficas	Filme (I)				
	R ²	R ² <i>Ajustado</i>	β	F	t
Sexo			-,257		-3,291***
Idade	,191	,175	,601		4,998***
Anos de Condução			-,512	11,643***	-4,144***

df para os testes F: (3, 148)

* p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010 *** p ≤ 0.001

Na Tabela 84, verificamos que as variáveis, sexo, idade e anos de condução, apenas são preditoras da emoção tristeza no filme (I). As três variáveis no seu conjunto apenas explicam 17,5% da variância dessa emoção, sendo que de todas elas, a idade é aquela que revela ser o seu melhor preditor.

5.3.2 Contributos das variáveis sociodemográficas para os comportamentos de condução

Continuamos a destacar para análise de entre as diversas variáveis sociodemográficas em estudo, o sexo, a idade e os anos de condução, por considerarmos que as mesmas poderiam influenciar de modo mais significativo os vários comportamentos de condução que incorporam as escalas DBQ e DAS.

Assim, para descrever a influência dessas variáveis sociodemográficas nos diversos comportamentos de condução, apresentamos os resultados obtidos nas (Tabelas 85 a 87).

Tabela 85 - Contributos das Variáveis Sociodemográficas para os Comportamentos de Condução - DBQ.

Variáveis Sociodemográficas	DBQ - Erros					DBQ -Infrações				
	R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t	R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t
Sexo	,027	,027	-,164	4,163*	-2,040*	,069	,069	-,263	11,165***	-3,341***
Idade	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Anos de Condução	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

df para os testes F: (1, 150)

* p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010 *** p ≤ 0.001

Na Tabela 85, podemos constatar que das variáveis sociodemográficas em estudo, apenas o sexo é preditor da prática de Erros e de Infrações. Essa variável apenas explica 2,7% da variância nos Erros e 6,9% da variância nas Infrações, sendo que de todas elas apenas o sexo mostra ser o seu melhor preditor negativo.

Tabela 86 - Contributos das Variáveis Sociodemográficas para os Comportamentos de Condução - DAS.

Variáveis Sociodemográficas	DAS - Gestos Hostis					DAS - Presença das Aut. Policiais				
	R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t	R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t
Sexo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Idade	,038	,038	-,194	5,873*	-2,423*	,033	,033	-,181	5,098*	-2,258*
Anos de Condução	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

df para os testes F: (1, 150)

* p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010 *** p ≤ 0.001

Tabela 87 - Contributos das Variáveis Sociodemográficas para os Comportamentos de Condução - DAS (Cont.).

Variáveis Sociodemográficas	DAS - Circulação Condicionada				
	R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t
Sexo	,035	,035	,186	5,379*	2,319*
Idade	-	-	-	-	-
Anos de Condução	-	-	-	-	-

df para o teste F: (1, 150)

* p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010 *** p ≤ 0.001

Nas Tabelas 86 e 87, verificamos que das variáveis sociodemográficas em estudo, a idade é preditora da prática de Gestos Hostis e da Presença das Autoridades Policiais e o sexo da Circulação Condicionada. Essas variáveis apenas explicam 3,8% da variância dos Gestos Hostis, 3,3% da variância da Presença das Autoridades Policiais e 3,5% da variância da Circulação Condicionada, sendo que a idade e o sexo têm respectivamente um efeito preditor negativo e positivo.

Tendo terminado a análise dos contributos das variáveis sociodemográficas para as emoções e para os comportamentos de condução, importa agora efectuar a análise da influência preditiva dos comportamentos de condução nas emoções.

5.3.3 Contributos dos comportamentos de condução para as emoções

De seguida procederemos à análise do efeito preditor das diversas variáveis que consubstanciam os comportamentos de condução que incorporam as escalas DBQ e DAS, nas emoções que foram estimuladas pelos três filmes de trânsito.

Assim, para descrever a influência dessas variáveis de natureza comportamental nas diversas emoções, apresentamos os resultados obtidos nas (Tabelas 88 a 98).

Na Tabela 88, podemos observar que no filme (TN) dos três fatores do comportamento DBQ, apenas as Infrações e os Erros explicam nos condutores masculinos, 13,8% da variância da emoção interesse, dos quais, respectivamente 7% para as Infrações e 6,9% para os Erros, sendo que as Infrações mostram ser o melhor preditor negativo. Relativamente aos fatores do comportamento DAS, no filme (I), apenas a Circulação Condicionada é preditora nos homens dessa emoção, sendo que a mesma apenas explica 7,3% da sua variância e é o único preditor significativo. Em relação aos fatores do comportamento DAS, no filme (A), apenas a Condução Lenta é preditora nos homens dessa emoção, explicando uma variância de 11,1% e revelando ser o único preditor significativo.

Na Tabela 89, verificamos que no filme (TN) apenas a Circulação Condicionada é preditora nos homens da emoção alegria, sendo que a mesma apenas explica 6% da variância dessa emoção. Ainda relativamente ao filme (TN), nas mulheres apenas as Infrações são preditoras dessa emoção, sendo que as mesmas apenas explicam 6,4% dessa variância.

Como podemos observar na Tabela 90, no filme (TN) apenas a prática de Infrações é preditora nos homens da emoção surpresa, sendo que a mesma apenas explica 6,4% da variância dessa emoção. No filme (I), apenas a Condução Lenta é preditora nos homens dessa emoção, sendo que a mesma apenas explica 14,8% dessa variância. Relativamente ao filme (A), enquanto que nos homens apenas a Descortesia é preditora dessa emoção, em que explica 12,8% dessa variância, nas mulheres, os preditores dessa emoção, são os Gestos Hostis e a Condução Ilegal, que explicam uma variância de 15,5%, correspondente a 9,5% para os Gestos Hostis e 6% para a Condução Ilegal, sendo que os Gestos Hostis revelam ser o melhor preditor.

Na Tabela 91, podemos observar que no filme (TN) apenas a prática de Infrações é preditora nos homens da emoção angústia, sendo que a mesma apenas explica 13,5% da variância dessa emoção. No filme (I), apenas a Condução Lenta é preditora nos homens dessa emoção, sendo que a mesma apenas explica 14% dessa variância. Relativamente ao filme (A), enquanto que nos homens, há diversos preditores, nomeadamente, as Infrações, os Lapsos e os Gestos Hostis que explicam uma variância total de 31,7% e em que os Gestos Hostis são o preditor mais significativo ao acrescentarem ao modelo uma variância de 13,4%, nas mulheres, o único preditor dessa emoção, são os Lapsos que explicam uma variância de apenas 5,4%.

Tabela 88 - Valores Preditivos dos Comportamentos de Condução na Emoção Interesse, em Função do Sexo.

Sexo	Comportamentos (DBQ) / (DAS)	Filme (TN)					Filme (I)					Filme (A)				
		R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t	R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t	R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t
Homens	Bloco 1	DBQ - Lapsos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DBQ - Erros	,138	,069	,301	6,178**	2,474*	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DBQ - Infrações	,070	,070	-,413	-	-3,394***	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bloco 2	DAS - GH	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DAS - CI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DAS - PAP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DAS - CL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	,111	,111	,333	9,755**	3,123**
DAS - DES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
DAS - CC	-	-	-	-	-	,073	,073	,270	6,154*	2,481*	-	-	-	-	-	
Mulheres	Bloco 1	DBQ - Lapsos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		DBQ - Erros	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		DBQ - Infrações	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Bloco 2	DAS - GH	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		DAS - CI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		DAS - PAP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		DAS - CL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		DAS - DES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
DAS - CC	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			

Notas: DAS - GH = driving anger scale - gestos hostis; DAS - CI = driving anger scale - condução ilegal; DAS - PAP = driving anger scale - presença das autoridades policiais; DAS - CL = driving anger scale - condução lenta; DAS - DES = driving anger scale - descortesia; DAS - CC = driving anger scale - circulação condicionada

df para os testes F: (2, 77) no filme (TN) e (1, 78) nos filmes (I) e (A)

* p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010 *** p ≤ 0.001

Tabela 89 - Valores Preditivos dos Comportamentos de Condução na Emoção Alegria, em Função do Sexo.

Sexo	Comportamentos (DBQ) / (DAS)	Filme (TN)					Filme (I)					Filme (A)					
		R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t	R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t	R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t	
Homens	Bloco 1	DBQ - Lapsos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DBQ - Erros	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DBQ - Infrações	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bloco 2	DAS - GH	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DAS - CI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DAS - PAP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DAS - CL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DAS - DES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DAS - CC	,060	,060	,244	4,943*	2,223*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Mulheres	Bloco 1	DBQ - Lapsos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DBQ - Erros	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DBQ - Infrações	,064	,064	,252	4,754*	2,180*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bloco 2	DAS - GH	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DAS - CI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DAS - PAP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DAS - CL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DAS - DES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DAS - CC	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

Notas: DAS - GH = driving anger scale - gestos hostis; DAS - CI = driving anger scale - condução ilegal; DAS - PAP = driving anger scale - presença das autoridades policiais; DAS - CL = driving anger scale - condução lenta; DAS - DES = driving anger scale - descortesia; DAS - CC = driving anger scale - circulação condicionada
df para os testes F: Homens (1, 78) e Mulheres (1, 70) no filme (TN)

* p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010 *** p ≤ 0.001

Tabela 90 - Valores Preditivos dos Comportamentos de Condução na Emoção Surpresa, em Função do Sexo.

Sexo	Comportamentos (DBQ) / (DAS)	Filme (TN)					Filme (I)					Filme (A)					
		R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t	R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t	R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t	
Homens	Bloco 1	DBQ - Lapsos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DBQ - Erros	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DBQ - Infrações	,064	,064	,252	5,310*	2,304*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bloco 2	DAS - GH	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DAS - CI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DAS - PAP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DAS - CL	-	-	-	-	-	,148	,148	,385	13,602***	3,688***	-	-	-	-	-
DAS - DES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	,128	,128	,357	11,415***	3,379***		
DAS - CC	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Mulheres	Bloco 1	DBQ - Lapsos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DBQ - Erros	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DBQ - Infrações	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bloco 2	DAS - GH	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	,095	,095	,385	-	3,322***
		DAS - CI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	,155	,060	-,256	6,335**	-2,211*
		DAS - PAP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DAS - CL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DAS - DES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
DAS - CC	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

Notas: DAS - GH = driving anger scale - gestos hostis; DAS - CI = driving anger scale - condução ilegal; DAS - PAP = driving anger scale - presença das autoridades policiais; DAS - CL = driving anger scale - condução lenta; DAS - DES = driving anger scale - descortesia; DAS - CC = driving anger scale - circulação condicionada

df para os testes F: Homens (1, 78) nos filmes (TN), (I) e (A) e Mulheres (2, 69) no filme (A)

* p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010 *** p ≤ 0.001

Tabela 91 - Valores Preditivos dos Comportamentos de Condução na Emoção Angústia, em Função do Sexo.

Sexo		Comportamentos (DBQ) / (DAS)	Filme (TN)					Filme (I)					Filme (A)				
			R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t	R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t	R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t
Homens	Bloco 1	DBQ - Lapsos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	,184	,105	,349	-	3,183**
		DBQ - Erros	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DBQ - Infrações	,135	,135	,367	12,159***	3,487***	-	-	-	-	-	,078	,078	-,530	-	-4,796***
	Bloco 2	DAS - GH	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	,317	,134	,374	11,783***	3,858***
		DAS - CI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DAS - PAP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DAS - CL	-	-	-	-	-	,140	,140	,374	12,672***	3,560***	-	-	-	-	-
DAS - DES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
DAS - CC	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Mulheres	Bloco 1	DBQ - Lapsos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	,054	,054	,232	3,995*	1,999*
		DBQ - Erros	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DBQ - Infrações	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bloco 2	DAS - GH	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DAS - CI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DAS - PAP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DAS - CL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DAS - DES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
DAS - CC	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		

Notas: DAS - GH = driving anger scale - gestos hostis; DAS - CI = driving anger scale - condução ilegal; DAS - PAP = driving anger scale - presença das autoridades policiais; DAS - CL = driving anger scale - condução lenta; DAS - DES = driving anger scale - descortesia; DAS - CC = driving anger scale - circulação condicionada

df para os testes F: Homens (1, 78) nos filmes (TN) e (I) e (3, 76) no filme (A) e Mulheres (1, 70) no filme (A)

* p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010 *** p ≤ 0.001

Como podemos observar na Tabela 92, no filme (TN), enquanto que nos homens apenas a prática de Infrações é preditora da emoção cólera, sendo que a mesma apenas explica 13,9% da variância dessa emoção, nas mulheres é apenas a Descortesia, que explica 6,2% dessa variância. No filme (I), enquanto que nos homens apenas a Descortesia é preditora e a mesma explica 20,2% dessa variância, nas mulheres, a Presença das Autoridades Policiais e a Condução Lenta, são os principais preditores que explicam 18,3% do total da variância e em que a Condução Lenta é o preditor mais significativo ao acrescentar ao modelo uma variância de 12,7%. Relativamente ao filme (A), enquanto que nos homens, a Descortesia e a Presença das Autoridades Policiais explicam uma variância total de 20,5% e em que a Descortesia é o preditor mais significativo por acrescentar ao modelo uma variância de 11,8%, nas mulheres, o único preditor dessa emoção, é a Descortesia que explica uma variância de apenas 9,3%.

Na Tabela 93, verificamos que no filme (TN) apenas nos homens, a prática de Infrações é preditora da emoção nojo, sendo que a mesma apenas explica 10,4% da variância dessa emoção. No filme (I), apenas a Condução Lenta é preditora nos homens dessa emoção, sendo que a mesma apenas explica 14,8% dessa variância. Relativamente ao filme (A), apenas nos homens, os Erros e a Circulação Condicionada, são preditores significativos, explicando uma variância total de 11,2%.

Como podemos observar na Tabela 94, verificamos que no filme (TN), enquanto que nos homens, a prática de Infrações é preditora da emoção desprezo, sendo que a mesma explica 15% da variância dessa emoção, nas mulheres, são apenas os Erros que explicam 5,6% dessa variância. No filme (I), apenas a Condução Lenta é preditora nos homens dessa emoção, sendo que a mesma apenas explica 11,6% dessa variância. Relativamente ao filme (A), apenas nos homens, a Circulação Condicionada é um preditor significativo que explica uma variância de 10,5%.

Na Tabela 95, verificamos que no filme (TN), apenas nas mulheres, os Gestos Hostis são preditores da emoção medo, sendo que os mesmos apenas explicam 9,7% da variância dessa emoção. No filme (I) e apenas nos homens, a prática de Infrações e a Circulação Condicionada, são os preditores que explicam 33,4% do total da variância e em que a Circulação Condicionada é o preditor mais significativo ao acrescentar ao modelo uma variância de 24,1%. Em relação ao filme (A), apenas nos homens, a prática de Infrações e a Descortesia são preditores significativos que explicam uma variância de 32,7% e em que a Descortesia é o preditor mais significativo ao acrescentar ao modelo uma variância de 21,8%.

Tabela 92 - Valores Preditivos dos Comportamentos de Condução na Emoção Cólera, em Função do Sexo.

Sexo		Comportamentos (DBQ) / (DAS)	Filme (TN)					Filme (I)					Filme (A)				
			R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t	R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t	R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t
Homens	Bloco 1	DBQ - Lapsos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DBQ - Erros	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DBQ - Infrações	,139	,139	,373	12,570***	3,545***	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bloco 2	DAS - GH	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DAS - CI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DAS - PAP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	,205	,087	-,328	9,944***	-2,905**	
		DAS - CL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DAS - DES	-	-	-	-	-	,202	,202	,450	19,760***	4,445***	,118	,118	,486	-	4,310***		
DAS - CC	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Mulheres	Bloco 1	DBQ - Lapsos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		DBQ - Erros	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		DBQ - Infrações	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Bloco 2	DAS - GH	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DAS - CI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DAS - PAP	-	-	-	-	-	,056	,056	-,475	-	-3,599***	-	-	-	-	-
		DAS - CL	-	-	-	-	-	,183	,127	,429	7,607***	3,252**	-	-	-	-	-
DAS - DES	,062	,062	-,249	4,620*	-2,150*	-	-	-	-	-	,093	,093	,305	7,180**	2,680**		
DAS - CC	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		

Notas: DAS - GH = driving anger scale - gestos hostis; DAS - CI = driving anger scale - condução ilegal; DAS - PAP = driving anger scale - presença das autoridades policiais; DAS - CL = driving anger scale - condução lenta; DAS - DES = driving anger scale - descortesia; DAS - CC = driving anger scale - circulação condicionada

df para os testes F: Homens (1, 78) nos filmes (TN) e (I) e (2, 77) no filme (A) e Mulheres (1, 70) nos filmes (TN) e (A) e (2, 68) no filme (I)

* p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010 *** p ≤ 0.001

Tabela 93 - Valores Preditivos dos Comportamentos de Condução na Emoção Nojo, em Função do Sexo.

Sexo	Comportamentos (DBQ) / (DAS)	Filme (TN)					Filme (I)					Filme (A)				
		R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t	R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t	R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t
Homens	Bloco 1	DBQ - Lapsos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DBQ - Erros	-	-	-	-	-	-	-	-	-	,053	,053	,204	-	ns
		DBQ - Infrações	,104	,104	,323	9,086**	3,014**	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bloco 2	DAS - GH	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DAS - CI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DAS - PAP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DAS - CL	-	-	-	-	-	,148	,148	,385	13,534***	3,679***	-	-	-	-
DAS - DES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
DAS - CC	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	,112	,060	,245	4,802*	2,258*	
Mulheres	Bloco 1	DBQ - Lapsos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		DBQ - Erros	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		DBQ - Infrações	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Bloco 2	DAS - GH	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		DAS - CI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		DAS - PAP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		DAS - CL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
DAS - DES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
DAS - CC	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			

Notas: DAS - GH = driving anger scale - gestos hostis; DAS - CI = driving anger scale - condução ilegal; DAS - PAP = driving anger scale - presença das autoridades policiais; DAS - CL = driving anger scale - condução lenta; DAS - DES = driving anger scale - descortesia; DAS - CC = driving anger scale - circulação condicionada

df para os testes F: Homens (1, 78) nos filmes (TN) e (I) e (2, 76) no filme (A)

ns - não significativo * p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010 *** p ≤ 0.001

Tabela 94 - Valores Preditivos dos Comportamentos de Condução na Emoção Desprezo, em Função do Sexo.

Sexo	Comportamentos (DBQ) / (DAS)	Filme (TN)					Filme (I)					Filme (A)					
		R ²	R ² change	β	F	t	R ²	R ² change	β	F	t	R ²	R ² change	β	F	t	
Homens	Bloco 1	DBQ - Lapsos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DBQ - Erros	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DBQ - Infrações	,150	,150	,388	13,782***	3,712***	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bloco 2	DAS - GH	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DAS - CI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DAS - PAP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DAS - CL	-	-	-	-	-	,116	,116	,341	10,244**	3,201**	-	-	-	-	-
DAS - DES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
DAS - CC	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	,105	,105	,324	9,118**	3,020**		
Mulheres	Bloco 1	DBQ - Lapsos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		DBQ - Erros	,056	,056	,237	4,155*	2,038*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		DBQ - Infrações	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Bloco 2	DAS - GH	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		DAS - CI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		DAS - PAP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		DAS - CL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
DAS - DES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
DAS - CC	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			

Notas: DAS - GH = driving anger scale - gestos hostis; DAS - CI = driving anger scale - condução ilegal; DAS - PAP = driving anger scale - presença das autoridades policiais; DAS - CL = driving anger scale - condução lenta; DAS - DES = driving anger scale - descortesia; DAS - CC = driving anger scale - circulação condicionada

df para os testes F: Homens (1, 78) nos filmes (TN), (I) e (A) e Mulheres (1, 70) no filme (TN)

* p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010 *** p ≤ 0.001

Tabela 95 - Valores Preditivos dos Comportamentos de Condução na Emoção Medo, em Função do Sexo.

Sexo	Comportamentos (DBQ) / (DAS)	Filme (TN)					Filme (I)					Filme (A)					
		R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t	R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t	R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t	
Homens	Bloco 1	DBQ - Lapsos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DBQ - Erros	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DBQ - Infrações	-	-	-	-	-	,093	,093	-,297	-	-3,189**	,109	,109	-,403	-	-4,257***
	Bloco 2	DAS - GH	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DAS - CI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DAS - PAP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DAS - CL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DAS - DES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	,327	,218	,473	18,715***	4,998***
DAS - CC	-	-	-	-	-	,334	,241	,491	19,331***	5,283***	-	-	-	-	-		
Mulheres	Bloco 1	DBQ - Lapsos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		DBQ - Erros	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		DBQ - Infrações	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Bloco 2	DAS - GH	,097	,097	-,311	7,491**	-2,737**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		DAS - CI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		DAS - PAP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		DAS - CL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		DAS - DES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
DAS - CC	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			

Notas: DAS - GH = driving anger scale - gestos hostis; DAS - CI = driving anger scale - condução ilegal; DAS - PAP = driving anger scale - presença das autoridades policiais; DAS - CL = driving anger scale - condução lenta; DAS - DES = driving anger scale - descortesia; DAS - CC = driving anger scale - circulação condicionada
df para os testes F: Homens (2, 77) nos filmes (I) e (A) e Mulheres (1, 70) no filme (TN)

* p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010 *** p ≤ 0.001

Como podemos observar na Tabela 96, no filme (TN) e apenas nos homens, as Infrações são preditoras da emoção vergonha, sendo que as mesmas apenas explicam 6,6% da variância dessa emoção. No filme (I) e apenas nos homens, a Circulação Condicionada é uma preditora que explica apenas 12,1% da variância. Em relação ao filme (A) e também apenas nos homens, a prática de Erros, a Circulação Condicionada e os Gestos Hostis explicam uma variância total de 27%, sendo que a Circulação Condicionada é o preditor mais significativo.

Na Tabela 97, verificamos que no filme (TN), apenas nos homens, as Infrações são preditoras da emoção tristeza, sendo que as mesmas explicam 14,4% da variância dessa emoção. No filme (I) e apenas nos homens, a Circulação Condicionada é o único preditor que explica apenas 5,8% da variância. Em relação ao filme (A), também apenas nos homens, a Descortesia é o único preditor significativo que explica uma variância de 15,4%.

Como verificamos na Tabela 98, no filme (TN) e apenas nos homens, as Infrações e a Circulação Condicionada, são os únicos preditores da emoção culpa, sendo que as mesmas explicam uma variância total de 18% e em que a prática de Infrações é o preditor mais significativo. Em relação ao filme (A), também apenas nos homens, os Lapsos, as Infrações e a Condução Lenta, são os preditores mais significativos que explicam uma variância total de 19,5% e em que a Condução Lenta é o melhor preditor ao acrescentar ao modelo uma variância de 8,8%.

Tabela 96 - Valores Preditivos dos Comportamentos de Condução na Emoção Vergonha, em Função do Sexo.

Sexo		Comportamentos (DBQ) / (DAS)	Filme (TN)					Filme (I)					Filme (A)				
			R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t	R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t	R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t
Homens	Bloco 1	DBQ - Lapsos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DBQ - Erros	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	,063	,063	,174	-	ns
		DBQ - Infrações	,066	,066	,257	5,524*	2,350*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bloco 2	DAS - GH	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	,270	,046	,245	9,349***	2,194*
		DAS - CI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DAS - PAP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DAS - CL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DAS - DES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
DAS - CC	-	-	-	-	-	,121	,121	,347	10,704**	3,272**	,223	,160	,293	-	2,643**		
Mulheres	Bloco 1	DBQ - Lapsos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DBQ - Erros	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DBQ - Infrações	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bloco 2	DAS - GH	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DAS - CI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DAS - PAP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DAS - CL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DAS - DES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DAS - CC	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		

Notas: DAS - GH = driving anger scale - gestos hostis; DAS - CI = driving anger scale - condução ilegal; DAS - PAP = driving anger scale - presença das autoridades policiais; DAS - CL = driving anger scale - condução lenta; DAS - DES = driving anger scale - descortesia; DAS - CC = driving anger scale - circulação condicionada

df para os testes F: Homens (1, 78) nos filmes (TN) e (I) e (3, 76) no filme (A)

ns - não significativo * p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010 *** p ≤ 0.001

Tabela 97 - Valores Preditivos dos Comportamentos de Condução na Emoção Tristeza, em Função do Sexo.

Sexo		Comportamentos (DBQ) / (DAS)	Filme (TN)					Filme (I)					Filme (A)				
			R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t	R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t	R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t
Homens	Bloco 1	DBQ - Lapsos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DBQ - Erros	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DBQ - Infrações	,144	,144	,380	13,159***	3,627***	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bloco 2	DAS - GH	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DAS - CI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DAS - PAP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DAS - CL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DAS - DES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	,154	,154	,392	14,164***	3,763***	-		
DAS - CC	-	-	-	-	-	,058	,058	,241	4,807*	2,193*	-	-	-	-	-		
Mulheres	Bloco 1	DBQ - Lapsos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		DBQ - Erros	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		DBQ - Infrações	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Bloco 2	DAS - GH	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		DAS - CI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		DAS - PAP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		DAS - CL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		DAS - DES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
DAS - CC	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			

Notas: DAS - GH = driving anger scale - gestos hostis; DAS - CI = driving anger scale - condução ilegal; DAS - PAP = driving anger scale - presença das autoridades policiais; DAS - CL = driving anger scale - condução lenta; DAS - DES = driving anger scale - descortesia; DAS - CC = driving anger scale - circulação condicionada

df para os testes F: Homens (1, 78) nos filmes (TN), (I) e (A)

* p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010 *** p ≤ 0.001

Tabela 98 - Valores Preditivos dos Comportamentos de Condução na Emoção Culpa, em Função do Sexo.

Sexo	Comportamentos (DBQ) / (DAS)	Filme (TN)					Filme (I)					Filme (A)				
		R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t	R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t	R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t
Homens	Bloco 1	DBQ - Lapsos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	,051	,051	,328	-	2,752**
		DBQ - Erros	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DBQ - Infrações	,138	,138	,368	-	3,565***	-	-	-	-	,107	,055	-,329	-	-2,734**
	Bloco 2	DAS - GH	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DAS - CI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DAS - PAP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DAS - CL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	,195	,088	,308	6,133***	2,886**
		DAS - DES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DAS - CC	,180	,042	-,206	8,467***	-1,994*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Mulheres	Bloco 1	DBQ - Lapsos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DBQ - Erros	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DBQ - Infrações	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bloco 2	DAS - GH	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DAS - CI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DAS - PAP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DAS - CL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		DAS - DES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DAS - CC	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		

Notas: DAS - GH = driving anger scale - gestos hostis; DAS - CI = driving anger scale - condução ilegal; DAS - PAP = driving anger scale - presença das autoridades policiais; DAS - CL = driving anger scale - condução lenta; DAS - DES = driving anger scale - descortesia; DAS - CC = driving anger scale - circulação condicionada

df para os testes F: Homens (2, 77) no filme (TN) e (3, 76) no filme (A)

* p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010 *** p ≤ 0.001

5.3.4 Contributos dos traços da personalidade para as emoções

Em seguida procederemos à análise do efeito preditor das diversas variáveis que consubstanciam os traços de personalidade e incorporam as escalas BIS-11, EPQ-R-S e SSS-V, nas emoções que foram estimuladas pelos três filmes de trânsito.

Assim, para descrever a influência dessas variáveis da personalidade nas diversas emoções, apresentamos os resultados obtidos nas (Tabelas 99 a 109).

Como podemos observar na Tabela 99, no filme (A), enquanto que nos homens, o Psicoticismo, a Extroversão e a TAS - Procura de Emoção e Aventura, são preditores da emoção interesse, explicando uma variância total de 24,7% e em que a TAS - Procura de Emoção e Aventura é o preditor mais significativo, nas mulheres, o único preditor dessa emoção, é a Sinceridade que explica uma variância de apenas 7,7%.

Na Tabela 100, no filme (TN) e apenas nos homens, a IFP - Impulsividade por Falta de Planeamento, é o único preditor da emoção alegria, explicando uma variância de 10,4%. Relativamente ao filme (I) e apenas nas mulheres, a ES - Procura de Experiências é o único preditor que explica apenas 5,8% do total da variância.

Como resulta da análise da Tabela 101, no filme (TN), apenas nos homens, a IA - Impulsividade Atencional e a IM - Impulsividade Motora, são preditoras da emoção surpresa, sendo que as mesmas apenas explicam 12,6% da variância dessa emoção. No filme (I) e também apenas nos homens, a Extroversão e a TAS - Procura de Emoção e Aventura, são preditores significativos que explicam apenas 14,2% do total da variância. Relativamente ao filme (A), apenas nos homens, o Neuroticismo, a Extroversão e a BS - Procura de Experiências são preditores significativos que explicam uma variância total de 20,2% dessa emoção.

Ao analisar a Tabela 102, constatamos que no filme (TN), enquanto que nos homens, a IA - Impulsividade Atencional, a Sinceridade e a Extroversão, são preditoras da emoção angústia, sendo que as mesmas explicam um total de 25% da variância dessa emoção e em que a Sinceridade é o preditor mais significativo, nas mulheres, o único preditor é o Neuroticismo que explica uma variância de apenas 5,8%. No filme (I), enquanto que nos homens, a IA - Impulsividade Atencional e a DIS - Desinibição, são os preditores que explicam 19% do total da variância e em que a DIS - Desinibição é o preditor mais significativo, nas mulheres, o único preditor é o SSS - Total que explica uma variância de apenas 8,8%. Relativamente ao filme (A), apenas nos homens, o Psicoticismo explica uma variância de 5,9% dessa emoção.

Tabela 99 - Valores Preditivos dos Traços de Personalidade na Emoção Interesse, em Função do Sexo.

Sexo	Personalidade (BIS-11) / (EPQ) SSS-V	Filme (TN)					Filme (I)					Filme (A)				
		R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t	R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t	R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t
Homens	Bloco 1	BIS - IFP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - IM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - IA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bloco 2	EPQ - NEU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - PSI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	,096	,096	-,318	-	-3,181**
		EPQ - EXT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	,149	,053	,183	-	ns
		EPQ - SIN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bloco 3	SSS - TAS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	,247	,098	,317	8,299***	3,147**
		SSS - ES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - DIS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - BS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	SSS - Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Mulheres	Bloco 1	BIS - IFP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - IM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - IA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bloco 2	EPQ - NEU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - PSI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - EXT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - SIN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	,077	,077	-,277	5,815*	-2,411*
	Bloco 3	SSS - TAS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - ES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - DIS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - BS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	SSS - Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

Notas: BIS - IFP = Barratt impulsiveness scale - impulsividade por falta de planejamento; BIS - IM= Barratt impulsiveness scale - impulsividade motora; BIS - IA = Barratt impulsiveness scale - impulsividade atencional; BIS - Total = Barratt impulsiveness scale - impulsividade total; EPQ - NEU = Eysenck personality questionnaire - neuroticismo; EPQ - PSI = Eysenck personality questionnaire - psicoticismo; EPQ - EXT = Eysenck personality questionnaire - extroversão; EPQ - SIN = Eysenck personality questionnaire - sinceridade; SSS - TAS = sensation seeking scale - thrill and adventure seeking; SSS - ES = sensation seeking scale - experience seeking; SSS - DIS = sensation seeking scale - desinibição; SSS - BS = sensation seeking scale - boredom susceptibility; SSS - Total = sensation seeking scale - total.

df para os testes F: Homens (3, 76) no filme (A) e Mulheres (1, 70) no filme (A)

ns - não significativo * p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010 *** p ≤ 0.001

Tabela 100 - Valores Preditivos dos Traços de Personalidade na Emoção Alegria, em Função do Sexo.

Sexo	Personalidade (BIS-11) / (EPQ) SSS-V	Filme (TN)					Filme (I)					Filme (A)					
		R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t	R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t	R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t	
Homens	Bloco 1	BIS - IFP	,104	,104	-,323	9,069**	-3,012**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - IM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - IA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bloco 2	EPQ - NEU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - PSI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - EXT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - SIN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bloco 3	SSS - TAS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - ES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - DIS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - BS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mulheres	Bloco 1	BIS - IFP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - IM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - IA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bloco 2	EPQ - NEU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - PSI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - EXT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - SIN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bloco 3	SSS - TAS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - ES	-	-	-	-	-	,058	,058	,242	4,348*	2,085*	-	-	-	-	-
		SSS - DIS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - BS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Notas: BIS - IFP = Barratt impulsiveness scale - impulsividade por falta de planeamento; BIS - IM = Barratt impulsiveness scale - impulsividade motora; BIS - IA = Barratt impulsiveness scale - impulsividade atencional; BIS - Total = Barratt impulsiveness scale - impulsividade total; EPQ - NEU = Eysenck personality questionnaire - neuroticismo; EPQ - PSI = Eysenck personality questionnaire - psicoticismo; EPQ - EXT = Eysenck personality questionnaire - extroversão; EPQ - SIN = Eysenck personality questionnaire - sinceridade; SSS - TAS = sensation seeking scale - thrill and adventure seeking; SSS - ES = sensation seeking scale - experience seeking; SSS - DIS = sensation seeking scale - desinibição; SSS - BS = sensation seeking scale - boredom susceptibility; SSS - Total = sensation seeking scale - total.

df para os testes F: Homens (1, 78) no filme (TN) e Mulheres (1, 70) no filme (I)

* p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010 *** p ≤ 0.001

Tabela 101 - Valores Preditivos dos Traços de Personalidade na Emoção Surpresa, em Função do Sexo.

Sexo	Personalidade (BIS-11) / (EPQ) SSS-V	Filme (TN)					Filme (I)					Filme (A)					
		R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t	R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t	R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t	
Homens	Bloco 1	BIS - IFP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		BIS - IM	,126	,074	-,289	5,541**	-2,560*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		BIS - IA	,051	,051	,323	-	2,859**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		BIS - Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Bloco 2	EPQ - NEU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	,079	,079	,412	-	3,612***	
		EPQ - PSI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		EPQ - EXT	-	-	-	-	-	,049	,049	,176	-	ns	,128	,049	,288	-	2,509*
		EPQ - SIN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Bloco 3	SSS - TAS	-	-	-	-	-	,142	,093	,308	6,368**	2,886**	-	-	-	-	
		SSS - ES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		SSS - DIS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		SSS - BS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	,202	,074	-,274	6,413***	-2,652**
		SSS - Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Mulheres	Bloco 1	BIS - IFP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
		BIS - IM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
		BIS - IA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
		BIS - Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Bloco 2	EPQ - NEU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
		EPQ - PSI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
		EPQ - EXT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
		EPQ - SIN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Bloco 3	SSS - TAS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
		SSS - ES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
		SSS - DIS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
		SSS - BS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
		SSS - Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		

Notas: BIS - IFP = Barratt impulsiveness scale - impulsividade por falta de planejamento; BIS - IM= Barratt impulsiveness scale - impulsividade motora; BIS - IA = Barratt impulsiveness scale - impulsividade atencional; BIS - Total = Barratt impulsiveness scale - impulsividade total; EPQ - NEU = Eysenck personality questionnaire - neuroticismo; EPQ - PSI = Eysenck personality questionnaire - psicoticismo; EPQ - EXT = Eysenck personality questionnaire - extroversão; EPQ - SIN = Eysenck personality questionnaire - sinceridade; SSS - TAS = sensation seeking scale - thrill and adventure seeking; SSS - ES = sensation seeking scale - experience seeking; SSS - DIS = sensation seeking scale - desinibição; SSS - BS = sensation seeking scale - boredom susceptibility; SSS - Total = sensation seeking scale - total.

df para os testes F: Homens (2, 77) nos filmes (TN) e (I) e (3, 76) no filme (A)

ns - não significativo * p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010 *** p ≤ 0.001

Tabela 102 - Valores Preditivos dos Traços de Personalidade na Emoção Angústia, em Função do Sexo.

Sexo	Personalidade (BIS-11) / (EPQ) SSS-V	Filme (TN)					Filme (I)					Filme (A)					
		R ²	R ² change	β	F	t	R ²	R ² change	β	F	t	R ²	R ² change	β	F	t	
Homens	Bloco 1	BIS - IFP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - IM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - IA	,105	,105	,345	-	3,321***	,069	,069	,284	-	2,765**	-	-	-	-	-
		BIS - Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bloco 2	EPQ - NEU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - PSI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	,059	,059	-,243	4,912*	-2,216*	
		EPQ - EXT	,250	,044	,214	8,439***	2,100*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - SIN	,206	,102	,320	-	3,147**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bloco 3	SSS - TAS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - ES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - DIS	-	-	-	-	-	,190	,121	-,348	9,011***	-3,384***	-	-	-	-	-
		SSS - BS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SSS - Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Mulheres	Bloco 1	BIS - IFP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - IM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - IA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bloco 2	EPQ - NEU	,058	,058	,240	4,286*	2,070*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - PSI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - EXT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - SIN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bloco 3	SSS - TAS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - ES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - DIS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - BS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SSS - Total	-	-	-	-	-	,088	,088	-,296	6,722*	-2,593*	-	-	-	-	-		

Notas: BIS - IFP = Barratt impulsiveness scale - impulsividade por falta de planejamento; BIS - IM = Barratt impulsiveness scale - impulsividade motora; BIS - IA = Barratt impulsiveness scale - impulsividade atencional; BIS - Total = Barratt impulsiveness scale - impulsividade total; EPQ - NEU = Eysenck personality questionnaire - neuroticismo; EPQ - PSI = Eysenck personality questionnaire - psicoticismo; EPQ - EXT = Eysenck personality questionnaire - extroversão; EPQ - SIN = Eysenck personality questionnaire - sinceridade; SSS - TAS = sensation seeking scale - thrill and adventure seeking; SSS - ES = sensation seeking scale - experience seeking; SSS - DIS = sensation seeking scale - desinibição; SSS - BS = sensation seeking scale - boredom susceptibility; SSS - Total = sensation seeking scale - total.

df para os testes F: Homens (3, 76) no filme (TN), (2, 77) no filme (I) e (1, 78) no filme (A) e Mulheres (1, 70) nos filmes (TN) e (I)

* p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010 *** p ≤ 0.001

Na Tabela 103, verificamos que no filme (TN) e apenas nos homens, a IA - Impulsividade Atencional e a Sinceridade são preditoras da emoção cólera, sendo que as mesmas explicam 15,3% dessa variância e em que a IA - Impulsividade Atencional é o preditor mais significativo. No filme (I) e apenas nas mulheres, a Extroversão e a SSS - Total, são os preditores que explicam 15,7% do total da variância e em que a SSS - Total é o preditor mais forte. Relativamente ao filme (A), apenas nos homens, a Desinibição explica uma variância de 8,9% dessa emoção.

Ao analisar a Tabela 104, constatamos que no filme (TN) e apenas nos homens, a IA - Impulsividade Atencional e a Sinceridade, são preditoras da emoção nojo, sendo que as mesmas explicam um total de 18% dessa variância e em que a IA - Impulsividade Atencional é o preditor mais significativo. No filme (I) e apenas nas mulheres, a Extroversão é o único preditor que explica 5,7% da variância. Em relação ao filme (A), enquanto que nos homens, a Desinibição explica uma variância de 6,6%, nas mulheres, o único preditor é a BIS - Total que explica uma variância de apenas 5,4% dessa emoção.

Como resulta da análise da Tabela 105, no filme (TN), enquanto que nos homens, a IA - Impulsividade Atencional e a Sinceridade, são preditoras da emoção desprezo, sendo que as mesmas explicam 18,2% do total da variância, nas mulheres, o único preditor é a IM - Impulsividade Motora que explica uma variância de apenas 6,8%. Relativamente ao filme (A), apenas nas mulheres, a Desinibição é a única preditora significativa que explica uma variância de 8% dessa emoção.

Ao analisar a Tabela 106, constatamos que no filme (TN), enquanto que nos homens, a Sinceridade e a TAS - Procura de Emoção e Aventura, são preditoras da emoção medo, sendo que as mesmas explicam uma variância total de 10,5%, nas mulheres, o único preditor é a IA - Impulsividade Atencional que explica uma variância de apenas 7,9%. No filme (I), enquanto que nos homens, a IM - Impulsividade Motora é o único preditor que explica 14,6% da variância, nas mulheres, são a IFP - Impulsividade por Falta de Planeamento e a BS - Intolerância ao Aborrecimento que explicam uma variância total de 19,9% e em que a BS - Intolerância ao Aborrecimento é o preditor mais significativo. Relativamente ao filme (A), enquanto que nos homens, a Desinibição explica uma variância de 5,7%, nas mulheres, o Neuroticismo e a ES - Procura de Experiências são os preditores que explicam 15,1% do total da variância dessa emoção.

Tabela 103 - Valores Preditivos dos Traços de Personalidade na Emoção Cólera, em Função do Sexo.

Sexo	Personalidade (BIS-11) / (EPQ) SSS-V	Filme (TN)					Filme (I)					Filme (A)					
		R ²	R ² change	β	F	t	R ²	R ² change	β	F	t	R ²	R ² change	β	F	t	
Homens	Bloco 1	BIS - IFP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - IM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - IA	,105	,105	,370	-	3,454***	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bloco 2	EPQ - NEU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - PSI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - EXT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - SIN	,153	,047	,222	6,928**	2,074*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bloco 3	SSS - TAS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - ES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - DIS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	,089	,089	-,298	7,607**	-2,758**	
		SSS - BS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mulheres	Bloco 1	BIS - IFP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - IM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - IA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bloco 2	EPQ - NEU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - PSI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - EXT	-	-	-	-	-	,060	,060	-,132	-	ns	-	-	-	-	-
		EPQ - SIN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bloco 3	SSS - TAS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - ES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - DIS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - BS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - Total	-	-	-	-	-	,157	,097	-,332	6,327**	-2,803**	-	-	-	-	-

Notas: BIS - IFP = Barratt impulsiveness scale - impulsividade por falta de planejamento; BIS - IM= Barratt impulsiveness scale - impulsividade motora; BIS - IA = Barratt impulsiveness scale - impulsividade atencional; BIS - Total = Barratt impulsiveness scale - impulsividade total; EPQ - NEU = Eysenck personality questionnaire - neuroticismo; EPQ - PSI = Eysenck personality questionnaire - psicoticismo; EPQ - EXT = Eysenck personality questionnaire - extroversão; EPQ - SIN = Eysenck personality questionnaire - sinceridade; SSS - TAS = sensation seeking scale - thrill and adventure seeking; SSS - ES = sensation seeking scale - experience seeking; SSS - DIS = sensation seeking scale - desinibição; SSS - BS = sensation seeking scale - boredom susceptibility; SSS - Total = sensation seeking scale - total.

df para os testes F: Homens (2, 77) no filme (TN) e (1, 78) no filme (A) e Mulheres (2, 68) no filme (I)

ns - não significativo * p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010 *** p ≤ 0.001

Tabela 104 - Valores Preditivos dos Traços de Personalidade na Emoção Nojo, em Função do Sexo.

Sexo	Personalidade (BIS-11) / (EPQ) SSS-V	Filme (TN)					Filme (I)					Filme (A)				
		R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t	R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t	R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t
Homens	Bloco 1	BIS - IFP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - IM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - IA	,133	,133	,411	-	3,895***	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bloco 2	EPQ - NEU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - PSI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - EXT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - SIN	,180	,046	,220	8,437***	2,087*	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bloco 3	SSS - TAS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - ES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - DIS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	,066	,066	-,258	5,469*	-2,338*
		SSS - BS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SSS - Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Mulheres	Bloco 1	BIS - IFP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		BIS - IM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		BIS - IA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		BIS - Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	,054	,054	,233	4,001*	2,000*
	Bloco 2	EPQ - NEU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		EPQ - PSI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		EPQ - EXT	-	-	-	-	-	,057	,057	-,240	4,269*	-2,066*	-	-	-	
		EPQ - SIN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Bloco 3	SSS - TAS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		SSS - ES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		SSS - DIS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		SSS - BS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
SSS - Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			

Notas: BIS - IFP = Barratt impulsiveness scale - impulsividade por falta de planejamento; BIS - IM= Barratt impulsiveness scale - impulsividade motora; BIS - IA = Barratt impulsiveness scale - impulsividade atencional; BIS - Total = Barratt impulsiveness scale - impulsividade total; EPQ - NEU = Eysenck personality questionnaire - neuroticismo; EPQ - PSI = Eysenck personality questionnaire - psicoticismo; EPQ - EXT = Eysenck personality questionnaire - extroversão; EPQ - SIN = Eysenck personality questionnaire - sinceridade; SSS - TAS = sensation seeking scale - thrill and adventure seeking; SSS - ES = sensation seeking scale - experience seeking; SSS - DIS = sensation seeking scale - desinibição; SSS - BS = sensation seeking scale - boredom susceptibility; SSS - Total = sensation seeking scale - total.

df para os testes F: Homens (2, 77) no filme (TN) e (1, 77) no filme (A) e Mulheres (1, 70) nos filmes (I) e (A)

* p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010 *** p ≤ 0.001

Tabela 105 - Valores Preditivos dos Traços de Personalidade na Emoção Desprezo, em Função do Sexo.

Sexo	Personalidade (BIS-11) / (EPQ) SSS-V	Filme (TN)					Filme (I)					Filme (A)					
		R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t	R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t	R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t	
Homens	Bloco 1	BIS - IFP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - IM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - IA	,127	,127	,407	-	3,861***	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bloco 2	EPQ - NEU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - PSI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - EXT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - SIN	,182	,055	,239	8,584***	2,273*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bloco 3	SSS - TAS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - ES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - DIS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - BS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mulheres	Bloco 1	BIS - IFP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - IM	,068	,068	,261	5,131*	2,265*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - IA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bloco 2	EPQ - NEU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - PSI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - EXT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bloco 3	EPQ - SIN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - TAS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - ES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - DIS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	,080	,080	,283	6,102*	2,470*	
		SSS - BS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	SSS - Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

Notas: BIS - IFP = Barratt impulsiveness scale - impulsividade por falta de planejamento; BIS - IM = Barratt impulsiveness scale - impulsividade motora; BIS - IA = Barratt impulsiveness scale - impulsividade atencional; BIS - Total = Barratt impulsiveness scale - impulsividade total; EPQ - NEU = Eysenck personality questionnaire - neuroticismo; EPQ - PSI = Eysenck personality questionnaire - psicoticismo; EPQ - EXT = Eysenck personality questionnaire - extroversão; EPQ - SIN = Eysenck personality questionnaire - sinceridade; SSS - TAS = sensation seeking scale - thrill and adventure seeking; SSS - ES = sensation seeking scale - experience seeking; SSS - DIS = sensation seeking scale - desinibição; SSS - BS = sensation seeking scale - boredom susceptibility; SSS - Total = sensation seeking scale - total.

df para os testes F: Homens (2, 77) no filme (TN) e Mulheres (1, 70) nos filmes (TN) e (A)

* p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010 *** p ≤ 0.001

Tabela 106 - Valores Preditivos dos Traços de Personalidade na Emoção Medo, em Função do Sexo.

Sexo	Personalidade (BIS-11) / (EPQ) SSS-V	Filme (TN)					Filme (I)					Filme (A)				
		R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t	R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t	R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t
Homens	Bloco 1	BIS - IFP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - IM	-	-	-	-	,146	,146	-,382	13,309***	-3,648***	-	-	-	-	-
		BIS - IA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bloco 2	EPQ - NEU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - PSI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - EXT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - SIN	,051	,051	,220	-	2,040*	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bloco 3	SSS - TAS	,105	,054	-,233	4,537*	-2,159*	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - ES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - DIS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	,057	,057	-,238	4,688*	-2,165*
		SSS - BS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SSS - Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Mulheres	Bloco 1	BIS - IFP	-	-	-	-	,072	,072	-,136	-	ns	-	-	-	-	-
		BIS - IM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - IA	,079	,079	-,282	6,027*	-2,455*	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bloco 2	EPQ - NEU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	,078	,078	-,255	-	-2,291*
		EPQ - PSI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - EXT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - SIN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bloco 3	SSS - TAS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - ES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	,151	,073	-,271	6,145**	-2,433*
		SSS - DIS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - BS	-	-	-	-	-	,199	,127	-,380	8,554***	-3,307***	-	-	-	-
SSS - Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		

Notas: BIS - IFP = Barratt impulsiveness scale - impulsividade por falta de planejamento; BIS - IM= Barratt impulsiveness scale - impulsividade motora; BIS - IA = Barratt impulsiveness scale - impulsividade atencional; BIS - Total = Barratt impulsiveness scale - impulsividade total; EPQ - NEU = Eysenck personality questionnaire - neuroticismo; EPQ - PSI = Eysenck personality questionnaire - psicoticismo; EPQ - EXT = Eysenck personality questionnaire - extroversão; EPQ - SIN = Eysenck personality questionnaire - sinceridade; SSS - TAS = sensation seeking scale - thrill and adventure seeking; SSS - ES = sensation seeking scale - experience seeking; SSS - DIS = sensation seeking scale - desinibição; SSS - BS = sensation seeking scale - boredom susceptibility; SSS - Total = sensation seeking scale - total.

df para os testes F: Homens (2, 77) no filme (TN) e (1, 78) nos filmes (I) e (A) e Mulheres (1, 70) no filme (TN) e (2, 69) nos filmes (I) e (A)

ns - não significativo * p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010 *** p ≤ 0.001

Na Tabela 107, podemos verificar que no filme (TN) e apenas nos homens, a IA - Impulsividade Atencional e a Sinceridade, são preditoras da emoção vergonha, sendo que as mesmas explicam uma variância total de 16%. No filme (I) e apenas nos homens, a IA - Impulsividade Atencional, a BIS - Total e a ES - Procura de Experiências, são os preditores que explicam 29,1% do total da variância e em que a IA - Impulsividade Atencional é o melhor preditor ao acrescentar ao modelo uma variância de 18,7%. Em relação ao filme (A), enquanto que nos homens, a IA - Impulsividade Atencional e a Sinceridade explicam uma variância de 16,3%, sendo a IA - Impulsividade Atencional o preditor mais forte, nas mulheres, o Psicoticismo e a Sinceridade são os preditores que explicam 13,3% do total da variância dessa emoção.

Como resulta da análise da Tabela 108, no filme (TN) e apenas nos homens, a IA - Impulsividade Atencional é o único preditor da emoção tristeza que explica uma variância de 10%. No filme (I) e apenas nas mulheres, a Sinceridade e a ES - Procura de Experiências, explicam 15,2% do total da variância, sendo que a ES - Procura de Experiências é o preditor mais forte. Relativamente ao filme (A) e apenas nos homens, a Desinibição é a única preditora significativa que explica uma variância de apenas 5,8% dessa emoção.

Ao analisar a Tabela 109, constatamos que no filme (TN) e apenas nos homens, a IA - Impulsividade Atencional e a Sinceridade, são os preditores da emoção culpa que explicam uma variância total de 18,1%, sendo que a IA - Impulsividade Atencional é o preditor mais significativo. No filme (I) e apenas nos homens, a IA - Impulsividade Atencional e a BIS - Total explicam 19% do total da variância, sendo que a IA - Impulsividade Atencional é o preditor mais forte. Em relação ao filme (A) e apenas nos homens, a BS - Intolerância ao Aborrecimento e a ES - Procura de Experiências, explicam 14,4% do total da variância, sendo que a BS - Intolerância ao Aborrecimento é o preditor mais significativo.

Tabela 107 - Valores Preditivos dos Traços de Personalidade na Emoção Vergonha, em Função do Sexo.

Sexo	Personalidade (BIS-11) / (EPQ) SSS-V	Filme (TN)					Filme (I)					Filme (A)					
		R ²	R ² change	β	F	t	R ²	R ² change	β	F	t	R ²	R ² change	β	F	t	
Homens	Bloco 1	BIS - IFP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - IM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - IA	,074	,074	,334	-	3,131**	,187	,187	,640	-	4,082***	,115	,115	,385	-	3,616***
		BIS - Total	-	-	-	-	-	,250	,063	-,318	-	-2,062*	-	-	-	-	-
	Bloco 2	EPQ - NEU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - PSI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - EXT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - SIN	,160	,085	,299	7,312***	2,799**	-	-	-	-	-	,163	,049	,226	7,510***	2,117*
	Bloco 3	SSS - TAS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - ES	-	-	-	-	-	,291	,040	-,209	10,381***	-2,078*	-	-	-	-	-
		SSS - DIS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - BS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mulheres	Bloco 1	BIS - IFP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - IM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - IA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bloco 2	EPQ - NEU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - PSI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	,066	,066	,309	-	2,684**
		EPQ - EXT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - SIN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	,133	,066	,263	5,194**	2,279*
	Bloco 3	SSS - TAS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - ES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - DIS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - BS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Notas: BIS - IFP = Barratt impulsiveness scale - impulsividade por falta de planejamento; BIS - IM= Barratt impulsiveness scale - impulsividade motora; BIS - IA = Barratt impulsiveness scale - impulsividade atencional; BIS - Total = Barratt impulsiveness scale - impulsividade total; EPQ - NEU = Eysenck personality questionnaire - neuroticismo; EPQ - PSI = Eysenck personality questionnaire - psicoticismo; EPQ - EXT = Eysenck personality questionnaire - extroversão; EPQ - SIN = Eysenck personality questionnaire - sinceridade; SSS - TAS = sensation seeking scale - thrill and adventure seeking; SSS - ES = sensation seeking scale - experience seeking; SSS - DIS = sensation seeking scale - desinibição; SSS - BS = sensation seeking scale - boredom susceptibility; SSS - Total = sensation seeking scale - total.

df para os testes F: Homens (2, 77) nos filmes (TN) e (A) e (3, 76) no filme (I) e Mulheres (2, 68) no filme (A)

* p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010 *** p ≤ 0.001

Tabela 108 - Valores Preditivos dos Traços de Personalidade na Emoção Tristeza, em Função do Sexo.

Sexo	Personalidade (BIS-11) / (EPQ) SSS-V	Filme (TN)					Filme (I)					Filme (A)					
		R ²	R ² change	β	F	t	R ²	R ² change	β	F	t	R ²	R ² change	β	F	t	
Homens	Bloco 1	BIS - IFP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - IM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - IA	,100	,100	,317	8,708**	2,951**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bloco 2	EPQ - NEU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - PSI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - EXT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - SIN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bloco 3	SSS - TAS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - ES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - DIS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	,058	,058	-,241	4,822*	-2,196*	
		SSS - BS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mulheres	Bloco 1	BIS - IFP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - IM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - IA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bloco 2	EPQ - NEU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - PSI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - EXT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - SIN	-	-	-	-	-	,060	,060	,134	-	ns	-	-	-	-	-
	Bloco 3	SSS - TAS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - ES	-	-	-	-	-	,152	,093	-,323	6,190**	-2,745**	-	-	-	-	-
		SSS - DIS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - BS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Notas: BIS - IFP = Barratt impulsiveness scale - impulsividade por falta de planejamento; BIS - IM = Barratt impulsiveness scale - impulsividade motora; BIS - IA = Barratt impulsiveness scale - impulsividade atencional; BIS - Total = Barratt impulsiveness scale - impulsividade total; EPQ - NEU = Eysenck personality questionnaire - neuroticismo; EPQ - PSI = Eysenck personality questionnaire - psicoticismo; EPQ - EXT = Eysenck personality questionnaire - extroversão; EPQ - SIN = Eysenck personality questionnaire - sinceridade; SSS - TAS = sensation seeking scale - thrill and adventure seeking; SSS - ES = sensation seeking scale - experience seeking; SSS - DIS = sensation seeking scale - desinibição; SSS - BS = sensation seeking scale - boredom susceptibility; SSS - Total = sensation seeking scale - total.

df para os testes F: Homens (1, 78) nos filmes (TN) e (A) e Mulheres (2, 69) no filme (I)

ns - não significativo * $p \leq 0.050$ ** $p \leq 0.010$ *** $p \leq 0.001$

Tabela 109 - Valores Preditivos dos Traços de Personalidade na Emoção Culpa, em Função do Sexo.

Sexo	Personalidade (BIS-11) / (EPQ) SSS-V	Filme (TN)					Filme (I)					Filme (A)					
		R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t	R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t	R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t	
Homens	Bloco 1	BIS - IFP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - IM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - IA	,126	,126	,405	-	3,839***	,111	,111	,668	-	4,179***	-	-	-	-	-
		BIS - Total	-	-	-	-	-	,190	,078	-,436	9,006***	-2,727**	-	-	-	-	-
	Bloco 2	EPQ - NEU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - PSI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - EXT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - SIN	,181	,056	,242	8,537***	2,294*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bloco 3	SSS - TAS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - ES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	,144	,066	-,258	6,463**	-2,436*	
		SSS - DIS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		SSS - BS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	,078	,078	-,301	-	-2,848**	
		SSS - Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Mulheres	Bloco 1	BIS - IFP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BIS - IM			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BIS - IA			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BIS - Total			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bloco 2		EPQ - NEU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - PSI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - EXT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - SIN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bloco 3		SSS - TAS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - ES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - DIS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - BS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Notas: BIS - IFP = Barratt impulsiveness scale - impulsividade por falta de planeamento; BIS - IM= Barratt impulsiveness scale - impulsividade motora; BIS - IA = Barratt impulsiveness scale - impulsividade atencional; BIS - Total = Barratt impulsiveness scale - impulsividade total; EPQ - NEU = Eysenck personality questionnaire - neuroticismo; EPQ - PSI = Eysenck personality questionnaire - psicoticismo; EPQ - EXT = Eysenck personality questionnaire - extroversão; EPQ - SIN = Eysenck personality questionnaire - sinceridade; SSS - TAS = sensation seeking scale - thrill and adventure seeking; SSS - ES = sensation seeking scale - experience seeking; SSS - DIS = sensation seeking scale - desinibição; SSS - BS = sensation seeking scale - boredom susceptibility; SSS - Total = sensation seeking scale - total.

df para os testes F: Homens (2, 77) nos filmes (TN), (I) e (A)

* p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010 *** p ≤ 0.001

Tendo terminado a análise dos contributos dos comportamentos de condução e dos traços da personalidade nas emoções, consideramos ser pertinente a análise da influência preditiva dos traços da personalidade nos comportamentos de condução.

5.3.5 Contributos dos traços da personalidade para os comportamentos de condução

Em seguida procederemos à análise do efeito preditor das diversas variáveis que consubstanciam os traços de personalidade que incorporam as escalas BIS-11, EPQ-R-S e SSS-V, nos comportamentos de condução que compõem o DBQ e a DAS.

Assim, para descrever a influência dessas variáveis da personalidade nos diversos comportamentos, apresentamos os resultados obtidos nas (Tabelas 110 a 112).

Como podemos observar na Tabela 110, no cometimento dos Lapsos, enquanto que nos homens, a IM - Impulsividade Motora e o Neuroticismo, são os preditores desse comportamento de condução, explicando uma variância total de 19,8% e em que a IM - Impulsividade Motora é o preditor mais significativo, nas mulheres, a IM - Impulsividade Motora e a Sinceridade que explicam uma variância total de 27,2%, releva a Sinceridade como sendo o preditor mais forte, embora de sentido negativo. Em relação ao cometimento de Erros, enquanto que nos homens, a IA - Impulsividade Atencional apenas explica uma pequena variância de 6,6%, nas mulheres, a Sinceridade e a TAS - Procura de Emoção e Aventura, explicam uma variância total de 20,3% e em que o preditor mais significativo é a Sinceridade, embora de sentido negativo. No que respeita ao cometimento de Infrações, enquanto que nos homens, a Impulsividade Total, explica uma variância de 10,4%, nas mulheres, a Sinceridade explica uma variância de 32,1% desse comportamento.

Na Tabela 111, constatamos que nos Gestos Hostis e apenas nos homens, a BIS - Total é o único preditor desse comportamento, explicando uma variância de 5,4%. Relativamente à prática da Condução Ilegal e apenas nos homens, o Psicoticismo é o único preditor negativo desse comportamento, explicando uma variância de 6%. Em relação à Presença das Autoridades Policiais, enquanto que nos homens, a TAS - Procura de Emoção e Aventura é o único preditor que explica 6,5% da variância, nas mulheres, a IFP - Impulsividade por Falta de Planeamento, a Extroversão e a ES - Procura de Experiências, explicam uma variância total de 27,1%, sendo que a IFP - Impulsividade por Falta de Planeamento é o preditor mais significativo.

Ao analisar a Tabela 112, podemos verificar que na Condução Lenta, enquanto que nos homens, a BIS - Total é o único preditor desse comportamento, explicando uma variância de 8,4%, nas mulheres, a BIS - Total, a Extroversão e a TAS - Procura de Emoção e Aventura explicam uma variância total de 17,8%. Relativamente à Descortesia, enquanto que nos homens, a BIS - Total e o Psicoticismo, explicam uma variância total de 18,1%, nas mulheres, a IFP - Impulsividade por Falta de Planeamento e a TAS - Procura de Emoção e Aventura explicam uma variância total de 19,4%, sendo a IFP - Impulsividade por Falta de Planeamento o preditor mais significativo. Também no que concerne à Circulação Condicionada, enquanto que nos homens, o Psicoticismo, é o único preditor negativo desse comportamento, explicando uma variância de 7,3%, nas mulheres, a IFP - Impulsividade por Falta de Planeamento e a ES - Procura de Experiências explicam uma variância total de 14,9%.

Tabela 110 - Valores Preditivos dos Traços de Personalidade nos Comportamentos de Condução - DBQ, em Função do Sexo.

Sexo		Personalidade (BIS-11) / (EPQ) SSS-V	Lapsos					Erros					Infrações				
			R ²	R ² change	β	F	t	R ²	R ² change	β	F	t	R ²	R ² change	β	F	t
Homens	Bloco 1	BIS - IFP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - IM	,145	,145	,298	-	2,756**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - IA	-	-	-	-	-	,066	,066	,256	5,477*	2,340*	-	-	-	-	-
		BIS - Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	,104	,104	,323	9,097**	3,016**
	Bloco 2	EPQ - NEU	,198	,054	,246	9,533***	2,271*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - PSI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - EXT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - SIN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bloco 3	SSS - TAS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - ES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - DIS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - BS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			SSS - Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mulheres	Bloco 1	BIS - IFP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - IM	,057	,057	,077	-	ns	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - IA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bloco 2	EPQ - NEU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - PSI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - EXT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - SIN	,272	,214	-,491	12,861***	-4,505***	,125	,125	-,432	-	-3,868***	,321	,321	-,567	33,155***	-5,758***
	Bloco 3	SSS - TAS	-	-	-	-	-	,203	,078	-,291	8,774***	-2,602*	-	-	-	-	-
		SSS - ES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - DIS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - BS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			SSS - Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Notas: BIS - IFP = Barratt impulsiveness scale - impulsividade por falta de planeamento; BIS - IM = Barratt impulsiveness scale - impulsividade motora; BIS - IA = Barratt impulsiveness scale - impulsividade atencional; BIS - Total = Barratt impulsiveness scale - impulsividade total; EPQ - NEU = Eysenck personality questionnaire - neuroticismo; EPQ - PSI = Eysenck personality questionnaire - psicoticismo; EPQ - EXT = Eysenck personality questionnaire - extroversão; EPQ - SIN = Eysenck personality questionnaire - sinceridade; SSS - TAS = sensation seeking scale - thrill and adventure seeking; SSS - ES = sensation seeking scale - experience seeking; SSS - DIS = sensation seeking scale - desinibição; SSS - BS = sensation seeking scale - boredom susceptibility; SSS - Total = sensation seeking scale - total.

df para os testes F: Homens (2, 77) nos lapsos e (1, 78) nos erros e nas infrações e Mulheres (2, 69) nos lapsos e nos erros e (1, 70) nas infrações

ns - não significativo * p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010 *** p ≤ 0.001

Tabela 111 - Valores Preditivos dos Traços de Personalidade nos Comportamentos de Condução - DAS, em Função do Sexo.

Sexo	Personalidade (BIS-11) / (EPQ) SSS-V	Gestos Hostis					Condução Ilegal					Presença das Autoridades Policiais					
		R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t	R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t	R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t	
Homens	Bloco 1	BIS - IFP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - IM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - IA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - Total	,054	,054	,232	4,419*	2,102*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bloco 2	EPQ - NEU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - PSI	-	-	-	-	-	,060	,060	-,245	4,985*	-2,233*	-	-	-	-	-
		EPQ - EXT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - SIN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bloco 3	SSS - TAS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	,065	,065	,254	5,381*	2,320*
		SSS - ES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - DIS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - BS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	SSS - Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Mulheres	Bloco 1	BIS - IFP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	,154	,154	,475	-	4,448***
		BIS - IM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - IA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bloco 2	EPQ - NEU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - PSI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - EXT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	,212	,058	-,160	-	ns
		EPQ - SIN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bloco 3	SSS - TAS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - ES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	,271	,059	-,265	8,425***	-2,351*
		SSS - DIS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - BS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	SSS - Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

Notas: BIS - IFP = Barratt impulsiveness scale - impulsividade por falta de planeamento; BIS - IM= Barratt impulsiveness scale - impulsividade motora; BIS - IA = Barratt impulsiveness scale - impulsividade atencional; BIS - Total = Barratt impulsiveness scale - impulsividade total; EPQ - NEU = Eysenck personality questionnaire - neuroticismo; EPQ - PSI = Eysenck personality questionnaire - psicoticismo; EPQ - EXT = Eysenck personality questionnaire - extroversão; EPQ - SIN = Eysenck personality questionnaire - sinceridade; SSS - TAS = sensation seeking scale - thrill and adventure seeking; SSS - ES = sensation seeking scale - experience seeking; SSS - DIS = sensation seeking scale - desinibição; SSS - BS = sensation seeking scale - boredom susceptibility; SSS - Total = sensation seeking scale - total.
df para os testes F: Homens (1, 78) nos gestos hostis, condução ilegal e presença das autoridades policiais e Mulheres (3, 68) na presença das autoridades policiais
ns - não significativo * p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010 *** p ≤ 0.001

Tabela 112 - Valores Preditivos dos Traços de Personalidade nos Comportamentos de Condução - DAS, em Função do Sexo (Cont.).

Sexo	Personalidade (BIS-11) / (EPQ) SSS-V	Condução Lenta					Descortesia					Circulação Condicionada					
		R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t	R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t	R ²	R ² <i>change</i>	β	F	t	
Homens	Bloco 1	BIS - IFP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - IM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - IA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - Total	,084	,084	,290	7,163**	2,676**	,094	,094	,365	-	3,470***	-	-	-	-	-
	Bloco 2	EPQ - NEU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - PSI	-	-	-	-	-	,181	,087	-,301	8,513***	-2,865**	,073	,073	-,271	6,172*	-2,484*
		EPQ - EXT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - SIN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bloco 3	SSS - TAS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - ES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - DIS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - BS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SSS - Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Mulheres	Bloco 1	BIS - IFP	-	-	-	-	-	,114	,114	,384	-	3,506***	,086	,086	,355	-	3,104**
		BIS - IM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - IA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		BIS - Total	,060	,060	,318	-	2,823**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bloco 2	EPQ - NEU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - PSI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - EXT	,121	,061	-,177	-	ns	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		EPQ - SIN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bloco 3	SSS - TAS	,178	,057	-,255	4,918**	-2,179*	,194	,080	-,286	8,328***	-2,618*	-	-	-	-	-
		SSS - ES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	,149	,063	-,259	6,048**	-2,262*
		SSS - DIS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		SSS - BS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SSS - Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		

Notas: BIS - IFP = Barratt impulsiveness scale - impulsividade por falta de planejamento; BIS - IM = Barratt impulsiveness scale - impulsividade motora; BIS - IA = Barratt impulsiveness scale - impulsividade atencional; BIS - Total = Barratt impulsiveness scale - impulsividade total; EPQ - NEU = Eysenck personality questionnaire - neuroticismo; EPQ - PSI = Eysenck personality questionnaire - psicoticismo; EPQ - EXT = Eysenck personality questionnaire - extroversão; EPQ - SIN = Eysenck personality questionnaire - sinceridade; SSS - TAS = sensation seeking scale - thrill and adventure seeking; SSS - ES = sensation seeking scale - experience seeking; SSS - DIS = sensation seeking scale - desinibição; SSS - BS = sensation seeking scale - boredom susceptibility; SSS - Total = sensation seeking scale - total.

df para os testes F: Homens (1, 78) na condução lenta e na circulação condicionada e (2, 77) na descortesia e Mulheres (3, 68) na condução lenta e (2, 69) na descortesia e na circulação condicionada
ns - não significativo * p ≤ 0.050 ** p ≤ 0.010 *** p ≤ 0.001

Tendo apresentado os resultados deste estudo empírico, consideramos ser pertinente proceder à interpretação e discussão dos mesmos, com vista a fazer o seu enquadramento teórico e a tirar as ilações que se impõem num estudo desta natureza.

5.4 Interpretação e discussão dos resultados

Relembramos que o principal objectivo do nosso estudo, consiste na identificação das principais diferenças sociodemográficas e bio-psicológicas que influenciam a prática dos comportamentos de risco na condução, em função do sexo dos condutores. Para tal pretende-se identificar os perfis básicos da sua personalidade, através de uma abordagem multidimensional e relacional, no sentido de estabelecer quais as principais diferenças emocionais e comportamentais que os caracterizam em função dos estímulos visuais a que foram sujeitos e do autorrelato das suas tendências comportamentais.

5.4.1 Fatores de influência nos estados emocionais dos condutores

Relativamente à influência das variáveis sociodemográficas (sexo, idade e anos de condução), nos estados emocionais, constatamos que em regra, as mesmas não apresentam um efeito preditor significativo, com exceção das emoções vergonha e tristeza que foram estimuladas pela visualização do filme (I) e que apresentam um efeito preditivo inverso. A esse respeito, julgamos que a fraca influência dos fatores sociodemográficos no desencadeamento dos estados emocionais, se deve em parte a uma certa homogeneidade no que diz respeito à idade média dos condutores que é relativamente elevada e à sua vasta experiência de condução, o que os torna um tanto ou quanto insensíveis a esses fatores, fruto de uma certa familiarização quotidiana com esse tipo de ocorrências de trânsito.

Na estimulação provocada pela visualização do filme (TN), prevalece o aparecimento das emoções positivas, sendo que a única que apresenta uma diferenciação significativa entre os dois grupos de condutores é a alegria, que é mais intensa nos homens, o que corrobora a segunda hipótese deste estudo. Pensamos que tal se deve pelo menos em parte, ao facto de os condutores masculinos poderem estar mais familiarizados e se sentirem mais à vontade no ambiente rodoviário, quiçá gostarem mais de conduzir, fruto de uma maior apetência cultural para os desportos motorizados e os assuntos relacionados com a mecânica e a performance dos automóveis. O trânsito automóvel, sobretudo nos centros urbanos, já não suscita uma estimulação emocional relevante pelo facto de fazer parte integrante da nossa mobilidade quotidiana.

Por sua vez o cometimento das Infrações reveladas no filme (I), apenas suscita o aparecimento das emoções negativas, sendo a vergonha, logo seguida da tristeza, aquelas que são mais diferenciadoras entre os dois grupos de condutores e que apresentam uma maior predominância nos condutores masculinos, ao contrário do que postulámos na primeira hipótese deste estudo. O cometimento de Infrações potencia a ocorrência dos acidentes de viação e evidencia o sentimento enraizado e a hetero-imagem negativa de um grande número de condutores que considera que os Erros de condução e o cometimento de Infrações é sempre da responsabilidade de terceiros e nunca deles próprios que cultivam uma auto-imagem positiva. Enquanto a tendência para sobreavaliar a auto-imagem como bom condutor é universal e multi-cultural (Sivak, 1983), é no sexo masculino que essa auto-percepção é mais acentuada (Dejoy, 1992). Essa auto-imagem dos condutores que se julgam superiores aos outros na avaliação das situações de risco, faz com que tenham um falso sentimento de segurança que os leva a assumir mais riscos na condução (Horswill, waylern & Tofield, 2004).

Também relativamente aos acidentes do filme (A), o impacto visual dos mesmos potencia o aparecimento de uma maior intensidade das emoções negativas, fruto das diversas consequências reais e potenciais que os mesmos acarretam para os condutores direta ou indiretamente envolvidos nessas ocorrências. Os resultados obtidos através deste estímulo emocional, ao apresentarem um grau de intensidade relevante nos homens, não corroboram a primeira hipótese deste estudo e não são conformes com aqueles que consideram que as mulheres reportam em regra experiências emocionais mais intensas (Shields, 1991).

Relativamente aos comportamentos de trânsito avaliados pelo DBQ (Lapsos, Erros e Infrações) e à estimulação emocional resultante da projeção dos três filmes de trânsito, constatamos que no caso das emoções estimuladas pelo filme (TN) existem mais correlações significativas nos homens do que nas mulheres, sobretudo entre as Infrações e as emoções negativas, ao passo que nas emoções estimuladas pelo filme (I), apenas se verifica uma correlação negativa nos homens entre as Infrações e a emoção do medo e nas emoções estimuladas pelo filme (A), apenas existem correlações com as emoções negativas, maioritariamente no grupo dos homens, o que mais uma vez evidencia uma maior estimulação emocional nos homens do que nas mulheres, ao contrário do que era expectável, segundo a revisão da literatura de Shields (1991).

Relativamente aos efeitos preditores desses comportamentos nos diversos estados emocionais, verificamos que no caso das emoções despoletadas pelo filme (TN), é apenas

nos homens que as Infrações têm um efeito preditor significativo com as emoções da angústia, cólera, nojo, desprezo, tristeza e culpa. No caso das emoções despoletadas pelo filme (I), apenas os homens apresentam um efeito preditor inverso entre a prática de Infrações e a emoção do medo. Por sua vez, no que respeita às emoções desencadeadas pelo filme (A) e também apenas nos homens, os Lapsos predizem o aparecimento da angústia e as Infrações têm um efeito preditor inverso na emoção do medo.

No que concerne às associações entre os comportamentos de trânsito relacionados com a cólera ou raiva na condução, avaliados pela DAS (Gestos Hostis, Condução Ilegal, Presença das Autoridades Policiais, Condução Lenta, Descortesia e Circulação Condicionada) e a estimulação emocional resultante da projeção dos três filmes de trânsito, verifica-se que no caso das emoções estimuladas pelo filme (TN), existe nas mulheres um maior número de correlações significativas, embora de sentido inverso, entre esses comportamentos e as emoções, ao passo que nas emoções estimuladas pelos filmes (I) e (A), o grau de estimulação, sobretudo das emoções negativas, é muito mais intenso nos homens do que nas mulheres, indo ao encontro daquilo que já tínhamos percebido. No que respeita à avaliação preditiva desses comportamentos nos diversos estados emocionais, verificamos que no caso das emoções despoletadas pelo filme (TN), apenas nas mulheres, os Gestos Hostis apresentam um efeito preditor inverso da emoção medo. No caso das emoções despoletadas pelo filme (I), enquanto que nos homens, a Condução Lenta prediz as emoções da surpresa, angústia, nojo e desprezo, a Descortesia prediz a emoção da cólera e a Circulação Condicionada, as emoções do medo e da vergonha, ao passo que nas mulheres, apenas a Condução Lenta apresenta um efeito preditor da emoção cólera. No que respeita às emoções estimuladas pelo filme (A), apenas nos homens, a Condução Lenta prediz o interesse, a Descortesia prediz as emoções da surpresa, cólera, medo e tristeza, enquanto que os Gestos Hostis têm um efeito preditor na emoção angústia e a Circulação Condicionada nas emoções do desprezo e da vergonha.

Em relação aos traços da personalidade relacionados com a impulsividade, avaliados pela BIS-11 (Impulsividade por Falta de Planeamento, Impulsividade Motora, Impulsividade da Atenção e Impulsividade Total) e a estimulação emocional resultante da projeção dos três filmes de trânsito, constata-se que no caso das emoções estimuladas pelo filme (TN), existe nos homens, ao contrário das mulheres, um maior número de correlações significativas, sobretudo entre a Impulsividade da Atenção e as emoções negativas, ao passo que nas emoções estimuladas pelos filmes (I) e (A), o grau de estimulação, sobretudo das emoções negativas, é também ele mais intenso na

Impulsividade da Atenção dos homens do que das mulheres. Relativamente aos efeitos preditores da impulsividade nos diversos estados emocionais, verificamos que no caso das emoções despoletadas pelo filme (TN), apenas nos homens, a Impulsividade por Falta de Planeamento tem um efeito preditor inverso na alegria e a Impulsividade Atencional nas emoções da angústia, cólera, nojo, desprezo, tristeza e culpa. No caso das emoções despoletadas pelo filme (I) e apenas nos homens, a Impulsividade Motora tem um efeito preditor inverso no medo e a Impulsividade Atencional nas emoções da vergonha e da culpa. Por sua vez, no que respeita ao filme (A), apenas constatamos nos homens, o efeito preditor da Impulsividade Atencional na emoção da vergonha.

Ainda a respeito dos traços da personalidade avaliados pelo EPQ-R-S (Neuroticismo, Psicoticismo, Extroversão e Sinceridade) e a estimulação emocional provocada pelos filmes de trânsito, verificamos que após visualização do filme (TN), existe nos homens, sobretudo uma maior correlação entre a Sinceridade e as emoções negativas e nos filmes (I) e (A), respectivamente uma maior correlação negativa nas mulheres e positiva nos homens entre a Extroversão e as emoções negativas e entre o Psicoticismo em sentido inverso nos homens e em sentido positivo nas mulheres, com as emoções negativas. No que concerne aos efeitos preditivos dos diversos sub-fatores da personalidade nos estados emocionais, verificamos que no caso das emoções estimuladas pelo filme (TN) e apenas nos homens, a Sinceridade tem um efeito preditor na angústia. No caso das emoções despoletadas pelos filme (I) e (A), não registamos qualquer efeito preditor muito significativo em ambos os sexos.

Por fim e relativamente aos traços da personalidade avaliados pelo SSS-V (Procura de Emoção e Aventura, Procura de Experiências, Desinibição, Intolerância ao Aborrecimento e SSS-Total) e a estimulação emocional, resulta que após a visualização do filme (TN), apenas os homens apresentam correlações de sentido inverso entre os traços Procura de Emoção e Aventura, Procura de Experiências e SSS-total, com as emoções negativas. Por sua vez e no que respeita aos filmes (I) e (A), reportando-nos agora apenas à totalidade do traço SSS-V, por uma questão de simplificação, constatamos que no filme (I), há uma prevalência de correlações de sentido inverso, maioritariamente nas mulheres e no filme (A), há apenas uma correlação de sentido inverso tanto nos homens como nas mulheres, respectivamente com as emoções da vergonha e do medo. Em relação aos efeitos preditivos dos sub-fatores SSS-V nos diversos estados emocionais, constatamos que no caso das emoções despoletadas pelo filme (TN), não existe qualquer efeito preditor significativo em ambos os sexos. No caso das emoções despoletadas pelo filme (I),

enquanto que nos homens, a Desinibição apenas tem um efeito preditor inverso na angústia, nas mulheres, a Intolerância ao Aborrecimento tem um efeito preditivo inverso no medo. Em relação ao filme (A), não verificamos nenhum efeito preditor muito relevante em ambos os sexos.

Pelo ora exposto, resulta que os diversos fatores de influência nos estados emocionais, não surtiram em regra um efeito emocional mais preponderante nas mulheres, do que nos homens, ao invés do que prevíamos e era expectável segundo as regras do senso comum que consideram as mulheres mais susceptíveis ao aparecimento de estados emocionais mais intensos e da revisão da literatura, levada a cabo por Shields (1991).

5.4.2 Fatores de influência nos comportamentos de condução

No que concerne à influência das variáveis sociodemográficas (sexo, idade e anos de condução), nos comportamentos de condução consubstanciados no DBQ e no DAS, verificamos que regra geral, as mesmas apresentam um efeito preditor que apesar de significativo nalguns casos, o mesmo é de valor percentual muito reduzido, sendo que de todos esses fatores, apenas o sexo apresenta o valor preditor mais elevado relativamente à prática das Infrações que constam no DBQ. Todavia, os resultados apurados não nos permitem corroborar a tese de que esses fatores são preditores de um estilo de condução mais estressante nas mulheres, que no entanto tende a diminuir com a idade (Simon & Corbet, 1996) e de um estilo de condução mais agressivo (Smith et al, 2006; Sukhai, 2003). Julgamos por isso que a fraca influência dos fatores sociodemográficos na prática dos comportamentos de risco na condução, possa também ela estar relacionada com a homogeneidade da amostra no que diz respeito à sua idade média relativamente elevada e à vasta experiência de condução, o que poderá mitigar essa possível influência nos seus comportamentos em matéria de trânsito rodoviário.

Relativamente aos comportamentos de trânsito avaliados pelo DBQ (Lapsos, Erros e Infrações), verificamos que não há diferenças significativas entre homens e mulheres no que diz respeito à prática de Lapsos, ao contrário da prática de Erros e de Infrações que são mais praticados pelos homens do que pelas mulheres e em que há respectivamente diferenças significativas e muito significativas a esse respeito. Alguns Erros de condução mais praticados pelos condutores masculinos, como por exemplo, “tentar ultrapassar um veículo que está a dar sinal de virar à esquerda” ou “durante uma ultrapassagem, avaliar como menos rápido o veículo que circula em sentido contrário” poderão em parte, julgamos nós, ser explicados respectivamente, pelo facto de os condutores masculinos

poderem indiciar um maior grau de impulsividade e de tendências transgressivas fruto de uma maior apetência para conduzir e correr riscos na condução, ou uma maior autoconfiança que resulta num maior grau de dificuldade em avaliar as situações de risco e que fruto da sobrevalorização das suas próprias competências e da sua experiência de condução relativamente à dos restantes utentes da via pública (Dejoy, 1992; Horswill, Waylen & Tofield, 2004), podem criar situações muito perigosas. No caso das mulheres, o Erro de condução “travar bruscamente numa estrada escorregadia ou rodar o volante de modo a provocar derrapagens”, poderá à partida ser revelador de uma maior inépcia por parte dos condutores femininos, fruto de um grau de dificuldade acrescido para avaliar as situações de risco que implicam uma maior apetência e conhecimento da dinâmica dos veículos em movimento, nomeadamente, nas situações de rebentamento de pneus ou *aquaplaning* (lençol de água na estrada). Outras Infrações, como por exemplo, “desrespeitar o limite de velocidade durante a noite ou de madrugada” e “conduzir mesmo sabendo que ultrapassou o limite permitido de álcool no sangue”, são reveladoras, respectivamente de algum sentimento de impunidade relacionado com a menor fiscalização rodoviária por parte das autoridades policiais durante o período nocturno e de correr riscos, sabendo-se como é público e notório que a influência do consumo de álcool ao volante é passível de provocar acidentes e comportamentos hostis e atos agressivos (Galovski & Blanchard, 2002; Miller et al., 2002).

Ainda relativamente a outro comportamento de risco, como seja, o de “zangar-se com o comportamento de outro condutor e persegui-lo para lhe mostrar o seu descontentamento”, o mesmo é revelador da falta de *fair play* na estrada e do preconceito de que os outros condutores é que são maus condutores em oposição ao autoconceito de bom condutor que cada um tem de si próprio. Essa maior agressividade registada nos condutores masculinos, vai ao encontro daquilo que tem sido descrito na restante literatura sobre a agressividade e o narcisismo do condutor (Baudier et al., 1994; Beirness, 1993; Hennessy & Wiesenthal, 1997; Krahe & Fenske, 2002; Neighbors et al., 2002; Raix et al., 1982; Schreer, 2002; Shinar, 1999).

Como podemos constatar, no caso dos Lapsos e ao contrário de outros estudos que associam a sua prática aos condutores femininos mais velhos (Åberg & Rimmö, 1998; Blockley & Hartley, 1995; Parker, McDonald, Rabbitt, & Sutcliffe, 2000; Reason et al., 1990), os mesmos não diferenciam suficientemente o comportamento dos condutores de ambos os sexos, atendendo à similitude dos resultados obtidos (Correia, 2008). Por sua vez, no que respeita aos Erros e às Infrações de trânsito, verificamos que à semelhança de

outros estudos internacionais (Åberg & Rimmö, 1998; Blockley & Hartley, 1995; Furnham & Saïpe, 1993; Jonah, 1997; Lawton et al., 1997a, 1997b; Reason et al., 1990; Shinar et al., 2001) existem algumas diferenças significativas entre eles, mormente no lote das Infrações que apresenta diferenças altamente significativas entre os dois grupos de condutores, revelando um comportamento transgressivo muito mais intenso nos homens do que nas mulheres. Também a esse respeito, importa referir que 90% dos acidentes de trânsito são devidos a Erros de condução praticados pelo condutor (Lewin, 1982).

Por seu turno, quando avaliamos os comportamentos de trânsito constantes do DAS (Gestos Hostis, Condução Ilegal, Presença das Autoridades Policiais, Condução Lenta, Descortesia e Circulação Condicionada), constatamos que não há diferenças significativas entre homens e mulheres, à exceção da Circulação Condicionada que apresenta um valor médio superior nas mulheres. A prática desses comportamentos, não deixa no entanto de ser preocupante, se considerarmos que os valores alcançados pelos dois grupos de condutores, se situam bem acima da média nas dimensões Gestos Hostis, Condução Ilegal, Descortesia e Circulação Condicionada, o que de acordo com a literatura pode indiciar a propensão para a prática dos diversos comportamentos de risco na condução, nomeadamente, infrações de trânsito, condução agressiva, acidentes de trânsito, raiva na condução, raiva associada aos danos nos veículos e ao uso menos frequente do cinto de segurança (Blanchard, Barton, & Malta, 2000; Deffenbacher et al., 1994; Deffenbacher, Huff, Lynch, Oetting & Salvatore, 2000; Deffenbacher, Lynch, Filetti, Dahlen & Oetting, 2003; Lajunen & Parker, 2001; Underwood, Chapman, Wright & Crundall, 1999).

Embora a cólera esteja em regra associada à condução agressiva, os seus subtipos só por si não são preditores de uma forma de condução negativa (Nesbit et al, 2007). As respostas às situações provocadoras da cólera estão relacionadas com as componentes emocionais e comportamentais que são mediadas pelo processamento atribucional do momento (Britt & Garrity, 2006).

Em relação aos traços da personalidade relacionados com a impulsividade, avaliados pela BIS-11 (Impulsividade por Falta de Planeamento, Impulsividade Motora, Impulsividade da Atenção e Impulsividade Total) e a sua influência nos comportamentos de trânsito (DBQ e DAS), verificamos que no caso dos comportamentos do DBQ, no grupo dos condutores femininos, apenas existe uma correlação significativa entre a prática de Lapsos e a Impulsividade Motora, ao invés dos condutores masculinos que apresentam uma pontuação significativa entre a Impulsividade Total e os Lapsos, os Erros e as Infrações, denotando ser mais impulsivos nesse tipo de comportamentos do que as

mulheres. Relativamente à correlação dos comportamentos do DAS com a Impulsividade Total, ela é mais significativa nos comportamentos de Condução Lenta e Descortesia, quer nos homens, quer nas mulheres e apenas significativa nas mulheres, no que respeita à Presença das Autoridades Policiais e à Circulação Condicionada.

No que concerne aos efeitos preditores da impulsividade nos diversos comportamentos de condução, verificamos que no caso dos comportamentos consubstanciados no DBQ e apenas nos homens, a Impulsividade Motora tem um efeito preditor significativo na prática dos Lapsos e a Impulsividade Total na prática de Infrações.

No caso dos comportamentos da escala DAS e considerando apenas os efeitos preditivos mais relevantes, temos apenas nas mulheres, um efeito preditor significativo da Impulsividade por Falta de Planeamento com a Presença das Autoridades Policiais e com a Descortesia. Assim, no que se refere à impulsividade e contrariamente ao que prevíamos, não constatamos a existência de diferenças significativas muito expressivas entre os condutores masculinos e femininos, o que nos leva a inferir que havendo uma certa homogeneidade das amostras no que concerne à idade, (predominando o nível médio etário 45 anos - homens e 41 anos - mulheres) e à experiência de condução (predominando o período de duração média entre 18 anos - mulheres e 23 anos - homens), o sexo do condutor, só por si não é diferenciador, levando-nos a supor que haverá outros factores individuais ou sociodemográficos que serão mais determinantes para apurar essas diferenças. Com efeito, factores como a juventude, o estilo de vida e a inexperiência dos condutores, poderão ser mais diferenciadores no que respeita à impulsividade associada às práticas da condução de risco (Evans, 1991; Garrity & Demick, 2001; Reason et al., 1990; Storie, 1977), do que propriamente o sexo dos condutores.

Relativamente à influência dos traços da personalidade avaliados pelo EPQ-R-S (Neuroticismo, Psicoticismo, Extroversão e Sinceridade) nos comportamentos de condução (DBQ e DAS), verifica-se que no caso dos comportamentos do DBQ, há uma correlação moderadamente significativa entre o Neuroticismo e os Lapsos nos homens e entre o Neuroticismo e a prática dos Erros nas mulheres, mas existe sobretudo uma correlação moderadamente significativa em ambos os sexos, no que respeita à Sinceridade com os Lapsos, os Erros e as Infrações. À semelhança de outros estudos internacionais, os resultados obtidos nas dimensões Extroversão, Neuroticismo e Sinceridade, sugerem no caso da Extroversão alguma propensão para a prática de acidentes e de infrações de trânsito, bem como a condução sob influência do álcool ou de outras substâncias (Eysenck,

1976; Fine, 1963; Lajunen, 2001; Martin & Boomsma, 1989; Renner & Anderle, 1999; Smith & Kirkham, 1981), no caso do Neuroticismo para a ocorrência de agressões durante a prática da condução e de uma certa aversão à condução propriamente dita (Kirkcaldy & Furnham, 2000; Matthews, Dorn, & Glendon, 1991) e no caso da Sinceridade uma relação inversa com a prática de acidentes e multas de trânsito (Arthur & Doverspike, 2001; Arthur & Graziano, 1996).

No caso dos comportamentos do DAS, verifica-se principalmente uma correlação significativa a moderada nas mulheres entre o Neuroticismo e a Presença das Autoridades Policiais e a Condução Lenta e no caso dos homens, uma correlação significativa inversa entre o Psicoticismo e a Condução Ilegal e entre a Descortesia e a Circulação Condicionada. Relativamente aos efeitos preditores da personalidade (EPQ-R-S) nos diversos comportamentos de condução, verificamos que no caso dos comportamentos consubstanciados no DBQ e apenas nas mulheres, a Sinceridade tem um efeito preditor inverso na prática dos Lapsos, Erros e Infrações e em relação aos comportamentos da escala DAS, não verificamos nenhum efeito preditor muito relevante em ambos os sexos.

Por fim e relativamente aos traços da personalidade avaliados pelo SSS-V (Procura de Emoção e Aventura, Procura de Experiências, Desinibição, Intolerância ao Aborrecimento e SSS-Total) e a sua influência nos comportamentos de condução, constatamos que apenas existem correlações moderadas nas mulheres entre a Procura de Experiências e a prática de Infrações e entre a Desinibição e a prática de Lapsos e de Infrações, daí resultando que apenas as mulheres apresentam uma pontuação moderadamente significativa entre o traço total da procura de sensações e a prática de Infrações. Ainda a esse respeito e quanto aos efeitos preditores da personalidade (SSS-V) nos diversos comportamentos de condução (DBQ e DAS) verificamos que não existe nenhum efeito preditivo muito relevante em ambos os sexos, pese embora os resultados apurados serem mais significativos nas mulheres do que nos homens. Os valores médios obtidos em ambos os grupos, apontam para uma prevalência mais acentuada dos traços Procura de Emoção e Aventura e “SSS-Total” nos homens, à semelhança do que foi apurado noutros estudos internacionais e do traço Procura de Experiências nas mulheres que em regra não costuma apresentar diferenças com base no sexo (Eysenck et al., 1984; Kafry, 1982; Wang et al., 2000). No que concerne ao traço da Desinibição e da Intolerância ao Aborrecimento, verificamos que os dois grupos de condutores são pouco desinibidos e toleram bastante bem o aborrecimento, sendo o valor médio do fator Desinibição maior nos homens e o da Intolerância ao Aborrecimento maior nas mulheres,

em contraste com alguma literatura que considera que este último é mais propenso nos homens (Eysenck et al., 1984; Kafry, 1982;; Wang et al., 2000). Ainda a esse respeito, a idade e o sexo são fatores importantes a considerar na motivação para a procura de sensações (Giambra et al., 1992), embora a mesma tenda a diminuir com a idade a partir dos 20 anos (Zuckerman, 1994).

Terminada a apresentação e discussão dos resultados, avançamos para as principais conclusões que podemos extrair deste trabalho.

CONCLUSÕES

O delineamento e a realização deste estudo, permitiu-nos fazer uma abordagem teórica e ao mesmo tempo empírica sobre uma realidade quotidiana - a (in)segurança rodoviária, que é tanto mais complexa quanto o é a natureza e o comportamento do ser humano, visto que é ele enquanto condutor, o principal responsável por esse flagelo mundial que se traduz numa elevada sinistralidade automóvel e que culmina não raras vezes em mortos ou feridos graves (Sabey & Taylor, 1980). O comportamento humano é muitas vezes imprevisível e influenciável por uma multiplicidade de factores de ordem bio-psicológica e sociodemográfica, afectando significativamente o modo como os condutores interagem uns com os outros quando partilham da mesma envolvência rodoviária. Importa pois, tentar compreender e na medida do possível explicar, em que medida é que esses fatores influenciam os condutores de ambos os sexos a adoptar determinados comportamentos mais ou menos agressivos na condução, em vez de atitudes de *fair play* que comprovadamente desanuviem a tensão na estrada e contribuem para o incremento da segurança rodoviária. Ao fazer uma abordagem multidimensional e relacional desses fatores, pretendemos estabelecer os perfis básicos da personalidade dos condutores, enquanto técnicos de condução e enquanto homens e mulheres com características bio-psicológicas diferenciadas.

Partindo desse pressuposto, permitimo-nos formular como objectivo geral desta investigação, a identificação das principais diferenças sociodemográficas e bio-psicológicas que influenciam a prática dos comportamentos de risco na condução, em função do sexo dos condutores e como objectivos específicos, caracterizar os dois grupos de condutores, relativamente às suas características comportamentais, em função dos seus traços de personalidade e dos seus dinamismos emocionais e afectivos estimulados pelo visionamento dos filmes de trânsito, bem como, analisar e descrever a cólera sentida pelos condutores, as dimensões da impulsividade, da procura de sensações e das restantes características da personalidade associadas à intensidade e à gestão do impulso agressivo.

Para atingir esses objectivos, começámos por fazer na primeira parte do nosso estudo, a recolha bibliográfica de suporte ao enquadramento teórico relacionado com os conceitos, teorias e fatores que melhor nos ajudassem a descrever e a compreender os resultados obtidos no estudo empírico. Esse enquadramento foi dividido em três grandes capítulos, o primeiro dedicado à identificação dos vários conceitos e teorias sobre a personalidade, destacando de entre elas a teoria de J. Eysenck, por ser a que melhor se identifica com a nossa abordagem sobre o estudo das características da personalidade da nossa amostra. O segundo capítulo dedicá-mo-lo a identificar a conceptualização existente sobre a temática

das emoções e dos estados emocionais, destacando para o efeito a teoria diferencial das emoções de C. Izard e a descrição das emoções básicas por si identificadas, por ser esse o principal suporte teórico de enquadramento, da avaliação dos estados emocionais revelados pelos elementos da nossa amostra. Por fim, o terceiro capítulo é dedicado a fazer o enquadramento teórico dos principais fatores da personalidade e da componente emocional que influenciam os comportamentos na condução, com especial relevo para esses fatores, mas também para os fatores individuais e sociodemográficos, como por exemplo, o sexo, a idade, o sono, a fadiga e o consumo de substâncias, terminando com a caracterização possível do condutor português, sintetizada através dos poucos estudos que têm sido produzidos a esse respeito.

Na segunda parte do nosso trabalho, descrevemos o estudo empírico efectuado junto dos 152 condutores que constituíram a nossa amostra, dos quais 80 do sexo masculino e 72 do sexo feminino. Como já foi referido no capítulo que dedicámos á descrição da metodologia adoptada, usámos um questionário para fazer a caracterização sociodemográfica, mas também para englobar os restantes instrumentos de avaliação, nomeadamente, as três escalas para aferir a componente emocional (uma por cada filme), duas escalas para aferir o comportamento do condutor, nomeadamente o cometimento de Lapsos, Erros e Infrações, mas também, os níveis de cólera ou raiva durante a condução, uma escala para identificar os níveis de impulsividade, uma outra para ajudar a traçar o perfil da personalidade dos sujeitos e por fim, uma escala para avaliar os níveis de procura de sensações ou “sensation seeking” dos condutores, de modo a podermos caracterizar e identificar as principais características diferenciadoras dos dois grupos de condutores.

Os resultados obtidos permitiram-nos constatar que no universo da nossa amostra, os homens têm em média 45 anos e as mulheres 41 anos, que os condutores em geral têm tempos médios de carta de condução e de condução regular significativos, respectivamente, entre os 18 e os 23 anos, para os homens e para as mulheres e ainda que durante esse período, tiveram em média enquanto condutores, respectivamente 1,6 e 1,2 acidentes, sendo que a sua responsabilidade na produção dos mesmos, foi também em média respectivamente de 0,54 e 0,43 acidentes, considerando ainda que a sua causalidade, está maioritariamente associada à prática de Lapsos de condução. Os condutores de ambos os sexos, conduzem regularmente no dia a dia e fazem-no utilizando em regra um veículo ligeiro de passageiros.

Em relação à componente emocional estimulada pelos filmes de trânsito que utilizámos neste estudo, pudemos constatar tal como se previa que o trânsito normal não

suscita uma estimulação emocional significativa em nenhum dos grupos. Por sua vez e no que às Infrações diz respeito, as mesmas apenas suscitam o aparecimento das emoções negativas, sendo a vergonha, logo seguida da tristeza, aquelas que são mais diferenciadoras entre os dois grupos de condutores e que são mais predominantes nos condutores masculinos. Relativamente às emoções despoletadas pela visualização dos acidentes de trânsito, prevalecem para além das emoções próprias deste tipo de eventos, como sejam, o interesse e a surpresa, uma maior intensidade de algumas emoções negativas, associadas às consequências dos acidentes, como sejam, a angústia e o medo, embora sem diferenças significativas entre homens e mulheres.

Quanto à frequência de Lapsos, Erros e Infrações, identificados com recurso ao DBQ de Reason e colaboradores (1990), não detectámos nos Lapsos diferenças significativas entre os condutores masculinos e femininos, atendendo à similitude dos resultados obtidos, ao contrário dos Erros e das Infrações que já revelam algumas diferenças significativas entre os dois grupos, mormente no lote das Infrações que apresenta diferenças altamente significativas, revelando um comportamento transgressivo muito mais intenso nos homens do que nas mulheres, em sintonia com o que tem sido apurado na literatura internacional sobre o comportamento dos condutores (Åberg & Rimmö, 1998; Blockley & Hartley, 1995; Furnham & Saipe, 1993; Jonah, 1997; Lawton et al., 1997a, 1997b; Reason et al., 1990; Shinar et al., 2001).

No que concerne às situações que podem despoletar cólera ou raiva durante a condução, podemos verificar que com exceção das situações relacionadas com a Circulação Condicionada em que se verifica uma diferença significativa entre os dois grupos de condutores, sendo maior nas mulheres, todas as restantes dimensões apresentam valores muito homogéneos entre si, não permitindo identificar as verdadeiras diferenças comportamentais entre os condutores inquiridos. Apesar de tudo, consideramos ser preocupante o facto de nessas dimensões, os valores médios obtidos pelos dois grupos de condutores, serem relativamente elevados, o que de acordo com a literatura pode indiciar a propensão para a prática dos diversos comportamentos de risco que lhes estão associados (Blanchard, Barton, & Malta, 2000; Deffenbacher et al., 1994; Deffenbacher, Huff, Lynch, Oetting & Salvatore, 2000; Deffenbacher, Lynch, Filetti, Dahlen & Oetting, 2003; Lajunen & Parker, 2001; Underwood, Chapman, Wright & Crundall, 1999).

Sendo a impulsividade um dos principais traços da personalidade que influencia negativamente a atitude e o comportamento dos condutores (Barratt, 1994; Beirness, 1993; Schuman et al., 1967; Zuckerman, 1994), contrariamente ao que prevíamos, não

encontramos diferenças significativas entre os dois grupos de condutores, o que nos leva a pensar que tal se possa dever a uma certa homogeneidade dos grupos em termos de idade e de experiência de condução.

A análise dos resultados obtidos com o inventário da personalidade que utilizámos neste estudo empírico, apenas nos permitiu identificar como fator diferenciador entre as duas categorias de condutores, o traço do Psicoticismo que é significativamente maior nos homens, no entanto, os valores médios obtidos em ambos os grupos, apontam para uma prevalência relativamente elevada do traço da Extroversão e da Sinceridade, a par de uma prevalência média no traço do Neuroticismo e de uma prevalência mais reduzida no traço do Psicoticismo como aliás era expectável. A esse respeito, a literatura tem identificado a Extroversão e o Neuroticismo como potenciais causadores de acidentes de viação, infrações e agressões no trânsito (Eysenck, 1976; Lajunen, 2001; Martin & Boomsma, 1989; Renner & Anderle, 1999; Smith & Kirkham, 1981) e a Sinceridade como tendo uma relação inversa com a prática de acidentes e multas de trânsito (Arthur & Doverspike, 2001; Arthur & Graziano, 1996).

Em relação ao traço de personalidade procura de sensações ou “sensation seeking”, a média obtida nos dois grupos de condutores, aponta para uma maior prevalência do traço Procura de Emoção e Aventura e “SSS-Total” nos homens, à semelhança do que tem sido apurado noutros estudos internacionais e do traço Procura de Experiências nas mulheres que em regra não costuma apresentar diferenças baseadas no sexo (Eysenck et al., 1984; Kafry, 1982; Wang et al., 2000). Ainda relativamente ao traço da Desinibição e da Intolerância ao Aborrecimento, o que constatamos é que os condutores em geral, quer sejam do sexo masculino ou feminino, são pouco desinibidos e apresentam uma grande tolerância ao aborrecimento.

Em termos de análise correlacional mais significativa, nomeadamente, a relacionada com as variáveis sociodemográficas e com os comportamentos de condução, pudemos apurar que efetivamente o sexo está correlacionado com o cometimento de Erros e Infrações, a idade, os anos de carta de condução e os anos de condução têm uma correlação negativa com a prática de Gestos Hostis, sendo mais significativa nos homens. A regularidade da condução e a idade têm uma correlação moderada negativa nos homens, com a prática da Condução Ilegal. Já quanto aos comportamentos impulsivos, a regularidade da condução tem nos homens uma correlação significativa negativa com a Impulsividade por Falta de Planeamento e com a Impulsividade Total, ao passo que nas

mulheres existe uma correlação negativa entre os anos de condução e a Impulsividade da Atenção.

Nos homens, enquanto que a idade, os anos de carta de condução e os anos de condução, estão correlacionados respectivamente com o Neuroticismo e a regularidade de condução com a Sinceridade, o sexo tem uma correlação negativa com o Psicoticismo.

No que respeita ao traço procura de sensações, verificamos que nos homens existe uma correlação negativa entre a idade e a Procura de Emoção e Aventura e a “SSS-Total”, ao passo que nas mulheres existe uma correlação negativa entre a idade e a Procura de Experiências. No que respeita ao sexo, verificamos a existência de uma correlação negativa e outra positiva, respectivamente com a Procura de Emoção e Aventura e com a Procura de Experiências.

Em relação aos comportamentos de condução com as emoções, no filme (TN), constatamos que os Lapsos não apresentam qualquer tipo de correlação e que nos Erros, apenas existe uma correlação nas mulheres com a emoção do desprezo. Relativamente às Infrações, apenas existe uma correlação nas mulheres com a emoção da alegria, ao passo que nos homens se verificam correlações com todas as emoções, à exceção das emoções alegria e medo. Já no que respeita aos comportamentos associados à cólera na condução, verifica-se nos homens uma correlação significativa entre a Condução Lenta e a angústia e entre a Circulação Condicionada e a alegria, ao passo que nas mulheres existem correlações negativas entre os Gestos Hostis e o medo, entre a Descortesia e a cólera e o medo e entre a Circulação Condicionada e a cólera.

Relativamente às correlações dos comportamentos de condução com as emoções, no filme (I), apenas se verifica nos homens, uma correlação significativa inversa entre a prática de Infrações e o medo. Por sua vez no que respeita aos comportamentos associados à cólera ou raiva na condução, constata-se que enquanto nos homens existe um grande número de correlações significativas, maioritariamente entre a Condução Ilegal, a Condução Lenta, a Descortesia e a Circulação Condicionada, com as diversas emoções negativas, nas mulheres apenas se verifica uma correlação significativa negativa entre a Presença das Autoridades Policiais e a cólera.

No que concerne aos comportamentos de condução e às emoções no filme (A), verificamos que nas mulheres, apenas existe uma correlação significativa entre os Lapsos e a emoção da angústia, ao passo que nos homens, existe uma correlação entre os Lapsos e a emoção da culpa, nos Erros, uma correlação com as emoções nojo e vergonha e nas Infrações, correlações negativas com a emoção da angústia e do medo. Por sua vez no que

respeita aos comportamentos associados à cólera na condução, verificamos que enquanto nos homens existe um grande número de correlações significativas, maioritariamente entre os Gestos Hostis, a Condução Ilegal, a Condução Lenta, a Descortesia e a Circulação Condicionada, com as diversas emoções negativas, nas mulheres apenas se verifica uma correlação significativa entre os Gestos Hostis e a surpresa e entre a Condução Ilegal e a Descortesia com a cólera.

A avaliação preditiva feita com recurso a regressões múltiplas, da influência das variáveis sociodemográficas (sexo, idade e anos de condução), nos estados emocionais, revelou ser muito fraca, com excepção das emoções da vergonha e da tristeza que foram estimuladas pela visualização do filme (I). Pensamos que isso possa estar relacionado com a homogeneidade das características sociodemográficas da amostra e com uma certa insensibilidade decorrente de um contacto assíduo com esse tipo de ocorrências de trânsito. Também relativamente à influência preditora dessas variáveis, nos comportamentos de condução (DBQ e DAS), podemos constatar que apenas o sexo tem um valor preditivo mais significativo com a prática de Infrações.

Os modelos de regressão que realizámos para aferir a predição da componente emocional estimulada em cada um dos filmes (TN), (I) e (A), com os comportamentos de condução avaliados pelo DBQ e pelo DAS, permitiram-nos verificar que relativamente ao filme (TN), não existe em nenhum dos grupos qualquer interação preditiva entre a prática dos Lapsos e as emoções, ao contrário dos Erros e das Infrações que no caso dos homens regista maioritariamente interações entre a prática de Infrações e as diversas emoções e no caso das mulheres, apenas uma interação entre as Infrações e a alegria e entre os Erros e a emoção do desprezo. No que respeita ao filme (I), apenas os homens registam uma interação preditiva entre a prática de Infrações e a emoção do medo. Em relação ao filme (A), verificamos que no grupo das mulheres apenas existe uma pequena interação entre os Lapsos e a emoção da angústia, ao passo que no grupo dos homens, existem algumas interações com as emoções, sendo a mais significativa, a dos Lapsos com a emoção da angústia. De igual modo e no que respeita aos comportamentos avaliados pelo DAS podemos constatar que relativamente ao filme (TN), nos homens verifica-se que apenas existe uma interação preditiva entre a Circulação Condicionada e as emoções da alegria e da culpa, ao contrário das mulheres cuja interação se verifica entre a Descortesia e a cólera e entre a prática de Gestos Hostis e a emoção do medo. Em relação ao filme (I), enquanto que nos homens se registam interações preditivas entre a Circulação Condicionada e as emoções do interesse, medo, vergonha e tristeza e entre a Condução Lenta e as emoções da

surpresa, angústia, nojo e desprezo, bem como, entre a Descortesia e a cólera, nas mulheres, apenas identificamos uma interação preditora entre a Presença das Autoridades Policiais e a Condução Lenta com a emoção da cólera. Relativamente ao filme (A), verificamos que enquanto no grupo dos homens existe uma multiplicidade de interações preditivas, nomeadamente, entre a Condução Lenta e as emoções do interesse e da culpa, bem como, entre a Descortesia e a surpresa, o medo, a tristeza e a cólera e ainda entre os Gestos Hostis e a angústia e a vergonha, bem como, entre a Presença das Autoridades Policiais e a cólera e entre a Circulação Condicionada e as emoções do nojo, desprezo e da vergonha, no grupo das mulheres apenas existe uma interação preditora entre os Gestos Hostis e a Condução Ilegal com a emoção da surpresa e entre a Descortesia e a cólera.

Reportando-nos agora aos modelos de regressão relacionados com a predição dos comportamentos de condução, consubstanciados no DBQ e no DAS, em função das dimensões BIS-11, podemos constatar que enquanto os condutores masculinos apresentam interações significativas, respectivamente entre a Impulsividade Motora e a prática de Lapsos, a Impulsividade Atencional e a prática de Erros e entre a Impulsividade Total e a prática de Infrações, Gestos Hostis, Condução Lenta e a Descortesia, os condutores femininos apenas registam interações significativas entre a Impulsividade por Falta de Planeamento e a Presença das Autoridades Policiais, a Descortesia e a Circulação Condicionada e entre a Impulsividade Total e a Condução Lenta.

Relativamente aos mesmos comportamentos de condução e às dimensões EPQ-R-S, enquanto que os condutores masculinos apresentam uma interação significativa entre o Neuroticismo e a prática de Lapsos, a par de interações significativas de sentido inverso entre o Psicoticismo e a Condução Ilegal, a Descortesia e a Circulação Condicionada, os condutores femininos apenas registam interações significativas de sentido inverso entre a Sinceridade e a prática de Lapsos, Erros e Infrações.

Por último e em relação aos mesmos comportamentos de condução e às dimensões SSS-V, enquanto que os condutores masculinos apenas apresentam uma interação significativa entre a Procura de Emoção e Aventura e a Presença das Autoridades Policiais, os condutores femininos registam interações significativas de sentido inverso entre a Procura de Emoção e Aventura e a prática de Erros, a Condução Lenta e a Descortesia e entre a Procura de Experiências e a Presença das Autoridades Policiais e a Circulação Condicionada.

Tendo obtido estes resultados, importa agora verificar em que medida se confirmam as hipóteses que colocámos no início do estudo empírico. Assim, ao termos colocado como

Hipótese 1 a possibilidade de durante a projeção de um filme sobre trânsito normal, outro sobre ocorrência de infrações graves e outro sobre acidentes, haver uma diferenciação emocional distintiva entre homens e mulheres, sendo as mulheres mais sensíveis a essa estimulação do que os homens, pudemos constatar que a variável sexo apenas tem um efeito preditor significativo inverso na emoção da vergonha e da tristeza no filme (I). Tal como se previa, a estimulação foi muito escassa na projeção do filme (TN), não havendo diferenças significativas entre os condutores, com exceção da emoção alegria que foi mais intensa nos homens. Quanto à projeção do filme (I), essa estimulação afectou, contrariamente ao que era expectável, mais os homens do que as mulheres, tendo sido eles quem com maior intensidade, sentiram as emoções negativas da vergonha, tristeza, nojo e desprezo. Relativamente ao filme (A), as mulheres sentiram mais intensamente a emoção positiva da surpresa, ao passo que os homens foram muito mais sensíveis às emoções negativas, nomeadamente, ao nojo, à vergonha e à culpa. Ao contrário daquilo que esperávamos, os resultados obtidos através deste estímulo emocional, não nos permitem confirmar a hipótese por nós formulada e também são contrários ao daqueles que consideram que as mulheres reportam em regra experiências emocionais mais intensas (Shields, 1991).

Já no que respeita á Hipótese 2, em que pretendíamos verificar se a intensidade emocional desencadeada pelo filme (TN), é inferior à provocada pelos filmes das infrações (I) e dos acidentes (A) e se a mesma não é diferenciadora relativamente aos dois grupos de condutores, podemos constatar que esta hipótese foi praticamente verificada, se atendermos ao facto de que a única emoção que diferencia os dois grupos, é a alegria que aparece com maior intensidade nos homens, talvez em parte, fruto da sua maior familiarização com o ambiente rodoviário e a sua maior apetência para os assuntos relacionados com a temática automóvel. Tratando-se de um estímulo de pouca intensidade, os valores obtidos com a projeção do filme (TN) foram relativamente baixos e dentre destes, as emoções mais suscitadas foram as emoções positivas, fruto de uma maior familiarização dos condutores com o trânsito rodoviário urbano.

A Hipótese 3, ao remeter-nos para a probabilidade de os condutores masculinos praticarem um maior número de erros, de infrações e de vivenciarem um maior número de situações que despoletam o aparecimento da cólera ou raiva durante a condução, permitiu-nos constatar que esta hipótese só parcialmente foi verificada, nomeadamente no que concerne ao maior número de erros e infrações cometidas pelos condutores masculinos. No que tange às situações relacionadas com o aparecimento da cólera ou raiva durante a

condução, não se registam diferenças significativas entre os dois grupos de condutores, com a exceção da dimensão Circulação Condicionada que ao diferenciar os dois grupos de condutores, afecta maioritariamente as mulheres.

A Hipótese 4 antevia a possibilidade de uma maior prevalência das dimensões da impulsividade e da procura de sensações, poderem provocar estados emocionais mais intensos nos condutores femininos. Esta hipótese não foi de todo corroborada, porquanto, ao contrário do que era expectável, são os homens que apresentam estados emocionais muito mais intensos, sobretudo nas dimensões da impulsividade relacionadas com o trânsito normal e com a prática de Infrações e nas dimensões da procura de sensações relacionadas com as Infrações e com a ocorrência de acidentes, sendo que estas últimas são maioritariamente de sentido inverso.

Ainda a esse respeito, importa realçar que a generalidade das emoções sentidas, são as que foram categorizadas como sendo do tipo negativo, o que ilustra bem, o estado de espírito dos condutores quando sujeitos a estímulos relacionados com comportamentos de risco na condução.

Ao colocarmos a Hipótese 5, pretendemos verificar a ideia de que os condutores masculinos são em regra mais extrovertidos do que os femininos, daí resultando uma maior propensão para a prática de acidentes e uma maior insensibilidade aos estímulos emocionais provocados pelos filmes com infrações graves e acidentes. A esse respeito, podemos constatar que esta hipótese não se verifica, porquanto, o maior número de acidentes registado nos condutores masculinos, pode ser multicausal, visto que os condutores masculinos da nossa amostra, apresentam simultaneamente uma média maior de anos de carta de condução, de anos de condução e de uma maior quilometragem mensal percorrida relativamente às mulheres, daí a forte probabilidade da ocorrência de um maior número de acidentes nos condutores masculinos. Também relativamente ao traço da extroversão, apesar de não haver diferenças significativas entre homens e mulheres, ela apresenta no entanto, valores médios ligeiramente superiores nas mulheres do que nos homens, respectivamente 8,67 e 8,06. Ainda em relação à maior insensibilidade emocional dos homens perante os estímulos das infrações graves e dos acidentes, tal não se verifica de todo, porquanto, os homens revelam ser significativamente mais sensíveis a esses estímulos emocionais do que as mulheres.

Referindo-nos agora à Hipótese 6, relativa à possibilidade de os condutores femininos lidarem melhor com as situações críticas do trânsito, susceptíveis de desencadear o aparecimento da cólera ou raiva na condução, podemos facilmente constatar

que tal não se verifica de todo. Com efeito, da avaliação que foi efectuada às várias dimensões da cólera ou raiva na condução, resulta claro que não existem diferenças significativas entre os grupos dos condutores masculinos e femininos, à exceção da dimensão Circulação Condicionada, que ainda assim, evidencia uma pontuação maior nas mulheres do que nos homens, ao contrário do que tinha sido postulado na nossa hipótese.

A Hipótese 7, ao equacionar a possibilidade de os condutores masculinos com maior prevalência dos traços Psicoticismo e Neuroticismo, cometerem um maior número de comportamentos de risco, daí resultando mais acidentes de trânsito com culpa, permitiu-nos constatar desde logo que esta hipótese não é passível de confirmação, porquanto, não dispomos de dados em quantidade e qualidade suficiente, cuja relevância estatística nos permita infirmar ou confirmar essa hipótese. Com efeito, apesar de haver uma diferença significativa no traço do Psicoticismo, entre condutores masculinos e femininos e o mesmo ter maior prevalência nos homens, o diminuto número absoluto de acidentes resultante da prática de Infrações, apenas cinco e a respectiva culpa que foi assumida no autorrelato, não nos permitem de todo tirar qualquer tipo de conclusão. Ainda a propósito dos acidentes, importa realçar que independentemente dos traços de personalidade prevalentes nos condutores masculinos e femininos, a esmagadora maioria dos mesmos, resulta da prática de Lapsos de condução, sendo respectivamente 74% e 68%.

Após a avaliação dos resultados obtidos, permitimo-nos concluir que pese embora as naturais diferenças biológicas e psicossociais entre os condutores masculinos e femininos, as diferenças de género e de sexo, nem sempre são facilmente identificáveis ao nível das respostas emocionais e dos comportamentos de risco no trânsito. Com efeito, apesar de os condutores masculinos cometerem mais infrações de trânsito do que as mulheres, as mesmas são de origem multicausal, não sendo possível estabelecer uma relação unívoca com determinadas características da personalidade e com a propensão para o desencadeamento de determinados estados emocionais. Relativamente à maior ou menor propensão para o desencadeamento de estados emocionais em função dos diversos estímulos de natureza rodoviária, pudemos constatar que ao contrário daquilo que havíamos postulado, são os homens quem desencadeia o surgimento de um maior número de emoções associadas a essa estimulação. No que concerne às situações do aparecimento de cólera ou raiva na condução “road rage”, praticamente não há diferenças entre homens e mulheres e ambos os grupos apresentam valores médios indiciadores de que essas ocorrências podem acontecer com alguma frequência, o que não deixa de ser preocupante e revelador do pouco *fair play* que existe nas estradas portuguesas. A impulsividade não está

correlacionada com a exposição rodoviária e o sexo do condutor, devendo as suas causas ser procuradas noutros factores de natureza bio-psicológica ou situacional. Ainda em relação às características da personalidade, há nas mulheres uma prevalência mais acentuada dos traços Extroversão, Sinceridade e Neuroticismo e nos homens uma prevalência do Psicoticismo que embora menos pronunciada do que os restantes traços, é contudo mais acentuada do que nas mulheres. Por último, os dois grupos de condutores para além de serem pouco desinibidos e tolerarem bastante bem o aborrecimento, revelam apenas algumas diferenças nos condutores masculinos que apresentam uma maior predominância do traço procura de sensações, sobretudo no que respeita à Procura de Emoção e Aventura, ao invés das mulheres que têm uma maior pontuação na Procura de Experiências.

Consideramos então que apesar de algumas limitações metodológicas que evidenciaremos de seguida, conseguimos responder às questões que levantámos no início deste estudo empírico e atingir ainda que parcialmente os objectivos propostos. Assim, pelo facto de termos utilizado uma amostra de conveniência, obtida através do método “bola de neve” e que não é suficientemente grande para nos permitir estratificá-la em função das diferentes variáveis sociodemográficas, especialmente nas diferentes faixas etárias, por forma a aferir qual a verdadeira influência do factor idade no desencadear dos diferentes estados emocionais e comportamentos de risco, teremos de considerar que os resultados desta pesquisa são de natureza meramente exploratória, não sendo aconselhável a sua generalização em virtude dessas condicionantes, nomeadamente a dimensão e as características da amostra. Por outro lado, toda a informação que foi recolhida, assenta apenas no autorrelato que resulta do preenchimento dos questionários, podendo desse modo conter respostas de natureza aleatória que não tenham sido devidamente ponderadas, pese embora o facto da sua natureza anónima e confidencial e de os participantes nada lucrarem com o embelezamento das respostas. Ainda a esse respeito, pretendemos salientar que as diversas práticas ou comportamentos que são descritos para avaliação nos instrumentos que ainda não foram aferidos para a população portuguesa e que compõem o questionário, foram os mesmos traduzidos e reproduzidos integralmente do questionário original, sem que tivesse havido condições para uma eventual adaptação à cultura rodoviária portuguesa. No entanto e apesar dessa possível falha, metodologicamente a sua aplicação foi igual, quer para os condutores masculinos, quer para os femininos.

A estimulação emocional foi feita com base em filmes de trânsito sem som, projectados em sala com recurso a um computador portátil, sendo que a estimulação

poderia ter sido mais intensa caso os filmes tivessem som e os meios audiovisuais utilizados tivessem especificações técnicas de som e imagem mais adequadas à estimulação emocional.

Pelo exposto e apesar das limitações metodológicas que aqui identificámos, entendemos que esta pesquisa pode ser útil para melhor perceber as diferenças emocionais, atitudinais e comportamentais dos condutores masculinos e femininos, face a toda a problemática da segurança rodoviária, podendo também contribuir para ajudar a delinear futuros instrumentos de formação e educação rodoviária que tenham em conta as principais diferenças sociodemográficas e os diversos estilos de condução.

Os resultados obtidos são não o fim de um percurso de investigação mas o início de muitos outros, considerando que apenas conseguimos efetuar uma primeira abordagem comparativa sobre os fatores comportamentais, emocionais e psicológicos dos dois grupos de condutores, sendo portanto aconselhável a realização de mais estudos.

Entendemos que os caminhos para a mudança do atual *status quo*, podem passar por uma multiplicidade de abordagens que tenham em vista dar relevância social a esta temática, envolvendo nessa discussão todos os utentes das vias públicas - condutores e não condutores, de modo a contrariar a visão fatalista deste fenómeno e a desmontar a auto-imagem positiva que os condutores portugueses têm de si próprios, por forma a contrariar a normalidade associada aos comportamentos de risco na condução e a ajudar a encontrar estratégias que facilitem a melhor organização do tempo de viagem dos condutores, por forma a colocar o enfoque na segurança pessoal de todos os que circulam nas vias públicas que devem ser usufruídas por todos e não apenas pelos mais destemidos.

BIBLIOGRAFIA

- Abdel-Aty, M. A., & Radwan, A. E. (2000). Modelling traffic accident occurrence and involvement. *Accident Analysis and Prevention*, 32, 633-642.
- Åberg, L. (1993). Drinking and driving: intentions, attitudes, and social norms of Swedish male drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 25, 289-296.
- Åberg, L. & Rimmö, P.A. (1998). Dimensions of aberrant driver behaviour. *Ergonomics*, 41, 39-56.
- Adler, A. (1990). *Connaissance de l'homme*. Paris : Petite Bibliothèque Payot.
- Adler, A. (2002). *Le sens de la vie*. Paris : Petite Bibliothèque Payot.
- Agra, C. (1986a). Adolescência, comportamento desviante e auto-organizado : modelo da Psicologia Epistemanalítica. *Cadernos de Consulta Psicológica*. 2, 81-87.
- Agra, C. (1990a). Sujet autopoïétique et transgression. In F. Digneffe (Ed.), *Acteur Social et délinquance* (pp. 415-425). Liege: Pierre Mardaga Editeur.
- Agra, C. & Queirós, C.L. (2004). O comportamento de condução oculta a delinquência? Estudos empíricos da Escola de Criminologia da FDUP. *Revista da FDUP*, 1, 59-81.
- Agra, C., Queirós, C.L., & Freitas, I. (2003). *Programa de estudos sobre o comportamento dos condutores: relatório anual apresentado à DGV*. Porto: FDUP.
- Aliança Prevenção Rodoviária, (2012). Estudo das atitudes e comportamentos dos portugueses face à sinistralidade rodoviária. Lisboa: Cis-IUL, ISCTE
- Allport, G. W. (1937). *Personality: a psychological interpretation*. New York: Holt, Rinehart and Winston.
- Allport, G. (1961). *Personalidade: padrões e desenvolvimento*. S. Paulo: Editora EDUSP.
- Allport, G. W. (1973). *Personalidade: padrões de desenvolvimento*. S. Paulo: Editora Pedagógica e Universitária.
- Allport, G. W., & Odbert, H. S. (1936). Trait names: a psycho-lexical study. *Psychological Monographs: General and Applied*, 47 (1), 171-220.
- Al-Madani, H. & Al-Janahi, A. (2002). Assessment of drivers' comprehension of traffic signs based on their traffic, personal and social characteristics. *Transport Research Part F*, 5, 63-76.
- Anastasi, A., & Urbina, S. (1997). *Psychological testing*, (7th ed.). Upper Sadle River, NJ : Prentice Hall.
- Anderson, N. H. (1968). Likeableness ratings of 555 personality-trait words. *Journal of Personality and Social Psychology*, 9, 272-279.

- ANSR - Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, Lisboa, Observatório de Segurança Rodoviária. (2012). *Relatório Anual Segurança Rodoviária*. Acedido em <http://www.ansr.pt/LinkClick.aspx?fileticket=TnusPaLB17U%3d&tabid=402&mid=1343&language=pt-PT>
- Appel, C. P., Blomkvist, A. C., Persson, L. O. & Sjoberg, L. (1980). Mood and achievement in a difficult driving task. *Ergonomics*, 23, 605-612.
- Araújo, M.M., Malloy-Diniz, L.F., & Rocha, F.L. (2009). Impulsividade e acidentes de trânsito. *Revista Psiquiatria Clínica*, 36 (2), 54-62.
- Arndt, W. (1974). *Theories of personality*. New York : Macmillan Publishing Co Inc.
- Arnett, J. (1990). Drunk driving, sensation seeking, and egocentrism among adolescent. *Personality and Individual Differences*, 11, 541-546.
- Arnett, J. (1994). Sensation seeking: a new conceptualization and a new scale. *Personality and Individual Differences*, 16, 289-296.
- Arnett, J. (1996). Sensation seeking, aggressiveness, and adolescent reckless behaviour. *Personality and Individual Differences*, 20, 693-702.
- Arnett, J., Offer, D. & Fine, M.A. (1997). Reckless driving in adolescence: “state” and “trait” factors. *Accident Analysis and Prevention*, 29, 57-63.
- Arnold, W. (1975). *Persona, carácter y personalidad*. Barcelona : Editorial Herder.
- Arthur, W., Jr., & Doverspike, D. (2001). Predicting motor vehicle crash involvement from personality measure and driving knowledge test. *Journal of Prevention and Intervention in the Community*, 22, 35-42.
- Arthur, W., Jr., & Graziano, W. G. (1996). The five-factor model, conscientiousness, and driving accident involvement. *Journal of Personality*, 64, 593-618.
- AXA (2009). Barómetro de Prevenção Rodoviária.
- Bailey, J.P.M. (1987). The role of alcohol and drugs in young persons’ injury or fatal road accidents in New Zealand. In T. Benjamin (Ed.), *Young Drivers Impaired by Alcohol and Other Drugs* (pp. 45-53). London: Royal Society of Medicine Services.
- Bairrão, L. (1999). *Auditorias de segurança rodoviária. Aplicação em Portugal*. Dissertação para obtenção do grau de Mestre em Transportes. Lisboa: Instituto Superior Técnico da Universidade de Lisboa.
- Baker, S. P., O’Neill, B., Ginsburg, M. J. & Li, G. (1992). *The Injury Fact Book*. New York: Oxford University Press.
- Ball, I. L., Farnill, D. & Wangeman, J. F. (1984). Sex and age differences in sensation seeking: some national comparisons. *British Journal of Psychology*, 75, 257-265.

- Ball, K., Owsley, C., Sloane, M.E., Roenker, D.L. & Bruni, J.R. (1993). Visual attention problems as a predictor of vehicle crashes in older drivers. *Investigative Ophthalmology and Visual Science*, 34, 3110-3123.
- Bandura, A. (1969). *Principles of behavior modification*. New York : Holt, Rinehart & Winston.
- Bandura, A. (1977). *Social learning theory*. Englewood Cliffs, NJ : Prentice-Hall.
- Bandura, A. (1986). *Social foundations of thought and action: a social cognitive theory*. Englewood Cliffs : Prentice-Hall.
- Bandura, A. (2001). Social cognitive theory: an agentic perspective. *Annual Review of Psychology*, 52, 1-26.
- Barbone, F., MsMahon, A.D., Davey, P.G, et al. (1998). Association of road-traffic accidents with benzodiazepine use. *Lancet*, 352, 1331-1336.
- Barratt, E.S. (1994). Impulsiveness and aggression. In J. Monahan & H.J. Steadman (Eds.), *Violence and mental disorder: developments in risk assessment* (pp. 61-79). Chicago: University of Chicago Press.
- Barrett, P., & Eysenck, S. B. G. (1984). The assessment of personality factors across twenty-five countries. *Personality and Individual Differences*, 5, 615-632.
- Barrett, P., Horne, J. & Reyner, L. (2005). Early evening low alcohol intake also worsens sleepiness-related driving impairment. *Human Psychopharmacology: Clinical and Experimental*, 29, 4, 287-290.
- Barrett. P., & Kline, P. (1980). The Location of superfactors P, E and N within an unexplored personality factor space. *Personality and Individual Differences*, 1 (3), 239-247.
- Barrett. L. F., & Salovey, P. (2002). *The Wisdom in Feeling*. Guilford, New York.
- Barrick, M. R., & Mount, M. K. (1991). The Big Five personality dimensions and job performance: A meta-analysis. *Personnel Psychology*, 44, 1-26.
- Bartholomeu, D. (2008). Traços de personalidade e comportamentos de risco no trânsito: um estudo correlacional. *Psicologia Argumento*, 26(54), 193-206.
- Baudier, F., Janvrin, M.P. & Dressen, C. (1994). Les jeunes français et leur santé. Opinions, attitudes et comportements. *Promotion & Education*, 1, 29-35.
- Beck, A. T. (1990). *Cognitive therapy of personality disorders*. New York: The Guilford Press.

- Begg, D. & Langley, J. (2004). Identifying predictors of persistent non-alcohol or drug-related risky driving behavior among a cohort of young adults. *Accident Analysis and Prevention*, 36, 1067-1071.
- Beirness, D.J. (1993). Do we really drive as we live? The role of personality factors in road crashes. *Alcohol, Drugs and Driving*, 9, 129-142.
- Beirness, D.J. (1996). The relationship between lifestyle factors and collisions involving young drivers. In *New to the Road: Reducing the Risks for Young Motorists International Symposium* (p. 17). Los Angeles: UCLA Brain Information Service/Brain Research Institute.
- Beirness, D.J., & Simpson, H.M. (1990). Lifestyle and driving behaviours of youth. In: Benjamin, T. (Ed.), *Driving in Social Context*. Paradigme, Paris, France, 152-162.
- Benet, V., & Waller, N. G. (1995). The Big Seven factor model of personality description: Evidence for its cross-cultural generality in a Spanish sample. *Journal of Personality & Social Psychology*, 69, 701-718.
- Bernard, P. (1970). *Le développement de la personnalité*. Paris: Masson et Compagnie Editeurs.
- Bernardo, F. (1993). *Determinação dos custos dos acidentes rodoviários: Metodologias. Sua aplicabilidade ao caso Português*. Dissertação para obtenção do grau de Mestre em Transportes. Lisboa: Instituto Superior Técnico da Universidade de Lisboa.
- Bion, W.R. (1963) *Elements of Psychoanalysis*. London: Heinemann.
- Bion, W.R. (1965) *Transformations*. New York : Basic Books.
- Blanchard, E. B., Barton, K. A., & Malta, L. (2000). Psychometric properties of a measure of aggressive driving: The Larson Driver's Stress Profile. *Psychological Reports*, 87, 881-892.
- Block, J. (1977). The P-scale and psychosis: Continued concerns. *Journal of Abnormal Psychology*, 86, 431-434.
- Blockley, P. & Hartley, L. (1995). Aberrant driving behaviour: errors and violations. *Ergonomics*, 38, 1759-1771.
- Blomqvist, H. L. (1998). Older drivers accident risk: conceptual and methodological issues. *Accident Analysis and Prevention*, 30, 293-297.
- Blumber, S. & Izard, C. (1991). Patterns of emotion experiences as predictors of facial expressions of emotion. *Merrill-Palmer-Quarterly*. 37, 183-197.
- Bouter, L. M., Knipschild, P. G., Feij, J. A. & Volovics, A. (1988). Sensation seeking and injury risk in downhill skiing. *Personality and Individual Differences*, 9, 667-673.

- Breivik, G., Roth, W. T. & Jorgensen, P. E. (1998). Personality, psychological states and heart rate in novice and expert parachutists. *Personality and Individual Differences*, 25, 365-380.
- Brennan, J. (1994). *History and systems of Psychology*. New Jersey : Prentice Hall.
- Briggs, S. R. (1989). The optimal level of measurement for personality constructs. In D. M. Buss and N. Cantor (Eds.), *Personality psychology: Recent trends and emerging directions* (pp. 246-260). New York: Springer-Verlag.
- Brites, J., & Baptista, A. (2010). Comportamentos agressivos ao volante. Atas do VII Simpósio Nacional de Investigação em Psicologia (pp. 3500-3515).
- Britt, T.W., Garrity, M.J. (2006). Attributions and personality as predictors of the road rage response. *British Journal of Social Psychology*, 45, 127-147.
- Brocke, B., Beauducel, A., & Tasche, K. G. (1999). Biopsychological bases and behavioral correlates of sensation seeking: contributions to a multilevel validation. *Personality and Individual Differences*, 26, 1103-1123.
- Brocke, B., Tasche, K.G., & Beauducel, A. (1996). Biopsychological foundations of extraversion: differential effort reactivity and state control. *Personality and Individual Differences*, 22, 447- 458.
- Brookhuis, K.A. & De Waard, D. (2001). Assessment of driver's workload: performance and subjective and physiological indices. In P. Hancock & P. Desmond (Eds.), *Stress, Workload and Fatigue: Theory, Research and Practice* (pp. 321-333). New Jersey: Lawrence Erlbaum.
- Brown, I.D. & Copeman, A.K. (1975). Drivers' attitudes to the seriousness of road traffic offences considered in relation to the design of sanctions. *Accident Analysis and Prevention*, 7, 15-26.
- Brown, I.D. & Groeger, J.A. (1988). Risk perception and decision taking during the transition between novice and experienced driver status. *Ergonomics*, 31, 585-597.
- Bryman, A. & Cramer, D. (1993). *Análise de dados em ciências sociais, introdução às técnicas utilizando o SPSS*. Oeiras: Celta Editora, 2ªed.
- Bryman, A. & Cramer, D. (2003). *Análise de dados em ciências sociais, introdução às técnicas utilizando o SPSS para Windows*. Oeiras: Celta Editora
- Buechler, S. & Izard, C. (1983). On the emergence, functions and regulation of some emotion expressions in infancy. In R. Plutchik & H. Kellerman (Eds). *Emotion, theory, research and experience, vol 2, emotions in early development*. (pp 293-314). San Diego : Academic Press.

- Burns, P.C. & Wilde, G.J.S. (1995). Risk taking in male taxi drivers: relationships among personality, observational data and driver records. *Personality and Individual Differences, 18*, 267-278.
- Buss, A. H. (1989). Personality as traits. *American Psychologist, 44*, 1378-1388.
- Buss, A. H., & Plomin, R. (1975). *A temperament theory of personality development*. New York : Wiley.
- Buss, A. H., & Plomin, R. (1984). *Temperament: Early personality traits*. Hillsdale, NJ: Erlbaum.
- Buss, D. M. (1991). Evolutionary personality psychology. *Annual Review of Psychology, 42*, 459-491.
- Buss, D. M. (1995). Psychological sex differences. Origins through sexual selection. *American Psychologist, 50*, 164-168.
- Buss, D. M., & Cantor, N. (Eds.) (1989). *Personality psychology, recent trends and emerging directions*. New York : Springer-Verlag.
- Byrne, B. M. (1998). *Structural Equation Modeling with LISREL, PRELIS, and SIMPLIS: Basic Concepts, Applications, and Programming*. Mahwah, NJ : Lawrence Erlbaum Associates.
- Cacioppo, J., Petty, R. & Andersen, B. (1988). Social psychophysiology as a paradigm. In H. Wagner (Ed.) *Social Psychophysiology and Emotion, theory and clinical applications*. (pp 273-294). Chichester : John Wiley & Sons.
- Cammisa, M. X., Williams, A. F. & Leaf, W. A. (1999). Vehicles driven by teenagers in four states. *Journal of Safety Research, 30*, 25-30.
- Campagne, A., Pebayle, T. & Muzet A. (2004). Correlation between driving errors and vigilance level: influence of the driver's age. *Physiology & Behavior, 80*, 515-524.
- Camras, L. (1992). Expressive development and basic emotions. *Cognition and Emotion, 6*, 269-283.
- Canli, T., Zhao, Z., Desmond, J. E., Kang, E., Gross, J., & Gabrieli, J. D. E. (2001). An fMRI study of personality influences on brain reactivity to emotional stimuli. *Behavioral Neuroscience, 115*, 33-42.
- Capitani, E., Della, S.S., Lucchelli, F., Soave, P. & Spinnler, H. (1988). Perceptual attention in aging and dementia measured by Gottschaldt's hidden figures text. *Journal of Gerontology: Psychological Sciences, 43*, 157-163.
- Caprara, G. & Heck, G. (1992). *Modern Personality Psychology, critical reviews and new directions*. New York : Harvester Wheatsheaf.

- Carter, N., Ulfberg, J., Nystrom B. & Edling, C. (2003). Sleep debt, sleepiness and accidents among males in the general population and male professional drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 35, 613-617.
- Cartwright, D. (1979). *Theories and models of personality*. Dubuque : Wm. C. Brown Company Publishers.
- Carver, C. S., & Scheier, M. F. (2000). *Perspectives on Personality* (4th ed.). Needham Heights, MA : Simon & Schuster.
- Cattell, R. B. (1950). *Personality: A systematic, theoretical, and factual study*. New York : McGraw- Hill.
- Cattell, R. B. (1965). *The scientific analysis of personality*. Baltimore: Penguin Books.
- Cattell, R. B. (1979). *Personality and learning theory, vol 1, the structure of personality in its environment*. New York : Springer Publishing Company.
- Cattell, R. B. (1990). Advances in Cattellian personality theory. In L. Pervin (Ed.), *Handbook of personality* (pp.101-110). New York : The Guilford Press.
- Cattell, R. B., Eber, H. W., & Tatsuoka, M. M. (1970). *Handbook for the sixteen personality factor questionnaire (16PF)*. Illinois : Institute for Personality and Ability Testing.
- Cestac, J., Paran, F., & Delhomme, P. (2011). Young drivers' sensation seeking, subjective norms, and perceived behavioral control and their roles in predicting speeding intention: How risk-taking motivations evolve with gender and driving experience. *Safety Science*. 49, 424-432.
- Chan, R., & Joseph, S. (2000). Dimensions of personality, domains of aspiration, and subjective well-being. *Journal of Personality and Individual Differences*, 28, 347-354.
- Chang, H., & Yeh T., (2007). Motorcyclist accident involvement by age, gender, and risky behaviors in Taipei, Taiwan. *Transportation Research Part F*, 10, 109-122.
- Cheung, F. M., Leung, K., Zhang, J. X., Sun, H. F., Gan, Y. Q., Song, W. Z., & Xie, D. (2001). Indigenous Chinese personality constructs: Is the Five-Factor Model complete? *Journal of Cross-Cultural Psychology*, 32, 407-433.
- Chliaoutakis, J., Darviri, C. & Demakakos, P. (1999). The impact of young drivers' life style on their road traffic accident risk in greater Athens area. *Accident Analysis and Prevention*, 31, 771-780.
- Claridge, G. S. (1981). Psychoticism. In R. Lynn (Ed.), *Dimensions of personality: papers in honour of H. J. Eysenck* (pp.79-109). Oxford : Pergamon.

- Claridge, G. S., Robinson, D. L., & Birchall, P. (1985). Psychophysiological evidence of Psychoticism in schizophrenics' relatives. *Personality and Individual Differences*, 6, 1-10.
- Clément, R. & Jonah, B.A. (1984). Field dependence, sensation seeking and driving behaviour. *Personality and Individual Differences*, 5, 87-93.
- Cloninger, C. R. (1986). A unified biosocial theory of personality and its role in the development of anxiety states. *Psychiatric Developments*, 3, 167-226.
- Cloninger, C. R. (1987). A systematic method for clinical description and classifications of personality variants. *Archives of General Psychiatry*, 44, 573-88.
- Conn, S. R., & Rieke, M. L. (1994). *The 16PF fifth edition technical manual*. Champagne, IL: Institute for Personality and Ability Testing, Inc.
- Connelly, S.L. & Hasher, L. (1993). Aging and inhibition of spatial location. *Journal of Experimental Psychology: Human Perception and Performance*, 19, 1238-1250.
- Constantinou, E., Panayiotou, G., Konstantinou, N., Loutsiou-Ladd, A., & Kapardis, A. (2011). Risky and aggressive driving in young adults: Personality matters. *Accident Analysis and Prevention*, 43, 1323-1331.
- Cooper, P. J., Pinili, M., Chen, W. (1994). An examination of the crash involvement rates of novice drivers aged 16 to 55. *Accident Analysis and Prevention*, 7, 89-104.
- Cooper, P. J., Tallman, K., Tuokko, H. & Beattie, B. L. (1993). Vehicle crash involvement and cognitive deficit in older drivers. *Journal of Safety Research*, 24, 9-17.
- Corbett, C. (2001). Explanations for “understanding” in self-reported speeding behaviour. *Transportation Research Part F: Psychology and Behaviour*, 4, 133-150.
- Corcoran, K., & Fischer, J. (2000). *Measures for clinical practice: a sourcebook, vol. 2: Adults* (3rd ed.). New York: The Free Press.
- Correia, J. P. (2008). *A atitude e a motivação do bem conduzir*. Porto. Livpsic - Legis Editora.
- Corulla, W. J. (1987). A psychometric investigation of the Eysenck Personality Questionnaire (revised) and its relationship to the I.7 Impulsiveness Questionnaire. *Personality and Individual Differences*, 8, 651-658.
- Costa, A. (1991). *Avaliação da segurança rodoviária com base na técnica sueca da análise de conflitos de tráfego – Exemplo de Aplicação*. Tese submetida para obtenção do grau de Mestre em Transportes. Lisboa: Instituto Superior Técnico da Universidade de Lisboa.

- Costa, P. T., & McCrae, R. R. (1988). Personality in adulthood: A six-year longitudinal study of self-reports and spouse ratings on the NEO Personality Inventory. *Journal of Personality and Social Psychology*, 54, 853-863.
- Costa, P. T., & McCrae, R. R. (1992a). The revised NEO personality inventory (NEO PI-R) and NEO five-factor inventory (NEO-FFI) professional manual. Odessa : Psychological Assessment Resources.
- Costa, P. T., & McCrae, R. R. (1992b). Four ways five factor are basic. *Personality and Individual Differences*, 13, 653-665.
- Cronbach, L.J. (1951). Coefficient alpha and the internal structure of tests. *Psychometrika*, 16, 297-334.
- Cronbach, L. J. (1990). *Essentials of psychological testing* (5th ed.). New York : Harper Collins.
- Cronin, C. (1995). Construct validation of the strong interest inventory adventure scale using the sensation seeking scale among female college students. *Measurement and Evaluation in Counseling and Development*, 28, 3-8.
- Cunha, S. (2007). Distúrbio de stresse pós-traumático em acidentes de viação: consequências psicológicas. Tese de mestrado não publicada. Aveiro: Universidade de Aveiro.
- Dahlen, E.R., Martin, R.C., Ragan, K. & Kuhlman M.M. (2005). Driving anger, sensation seeking, impulsiveness, and boredom proneness in the prediction of unsafe driving. *Accident Analysis and Prevention*, 37, 341-348.
- Damásio, A. (1995). *O erro de Descartes : emoção, razão e cérebro humano*. Lisboa : Publicações Europa-América.
- Deary, I. J., Peter, A., Austin, E., & Gibson, G. (1998). Personality traits and personality disorders. *British Journal of Psychology*, 89, 647-661.
- Deery, H.A. (1999). Hazard and risk perception among young novice drivers. *Journal of Safety Research*, 30, 225-236.
- Deery, H. A. & Love, A.W. (1996). The effect of a moderate dose of alcohol on the traffic hazard perception profile of young drink-drivers. *Addiction*, 91, 815-827.
- Deffenbacher, J. L., Huff, M. E., Lynch, R. S., Oetting, E. R. & Salvatore, N. F. (2000). Characteristics and treatment of high anger drivers. *Journal of Counseling Psychology*, 47, 5-17.

- Deffenbacher, J.L., Lynch, R.S., Filetti, L.B., Dahlen, E.R. & Oetting, E.R. (2003). Anger, aggression, risky behaviour, and crash-related outcomes in three groups of drivers. *Behaviour Research Therapy*, *41*, 333-349.
- Deffenbacher, J., Oetting, E. & Lynch, R. (1994). Development of a driving anger scale. *Psychological Reports*, *74*, 83-91.
- Dejoy, D.M. (1992). An examination of gender differences in traffic accident risk perception. *Accident Analysis and Prevention*, *24*, 237-246.
- Delhomme, P., Villieux, A. (2005). French adaptation of the Driving Anger Scale (D.A.S.): Which links between driving anger, violations and road accidents reported by young drivers? *Revue européenne de psychologie appliquée*, *55*, 187-205.
- De Raad, B. (2000). *The Big Five personality factors: the psycholexical approach to personality*. Seattle, WA : Hogrefe & Huber.
- De Raad, B., Mulder, E., Kloosterman, K., & Hofstee, W. K. (1988). Personality-descriptive verbs. *European Journal of Personality*, *2*, 81-96.
- De Raad, B., & Perugini, M. (2002). *Big Five assessment*. Seattle, WA : Hogrefe & Huber.
- DGV- Direção Geral de Viação, Lisboa, Observatório de Segurança Rodoviária. (2003). *Relatório Anual Segurança Rodoviária*. Acedido em maio de 2013 <http://www.ansr.pt/LinkClick.aspx?fileticket=FrXMw2XrY0U%3D&tabid=107&mid=440>
- Di Blas L., & Forzi, M. (1998). An alternative taxonomic study of personality descriptive adjectives in the italian language. *European Journal of Personality*, *12*, 75-101.
- Digman, J. M. (1990). Personality structure: emergence of the five-factor model. *Annual Review of Psychology*, *41*, 417-440.
- Digman, J. M., & Inouye, J. (1986). Further specification of the five robust factors of personality. *Journal of Personality and Social Psychology*, *50*, 116-123.
- Digman, J. M., & Takemoto-Chock, N. K. (1981). Factors in the natural language of personality: Re-analysys, comparison and interpretation of six major studies. *Multivariate Behavioral Research*, *16*, 149-170.
- Dimberg, U. (1988). Facial expressions and emotional reactions : a psychobiological analysis of human social behavior. In H. Wagner (Ed.) *Social Psychophysiology and Emotion, theory and clinical applications*. (pp.131-150). Chichester : John Wiley & Sons.

- Dobson, A., Brown, W., Ball, J., Powers, J., & McFadden, M. (1999). Women drivers` behavior, socio-demographic characteristics and accidents. *Accident Analysis and Prevention, 31*, 525-535.
- Doherty, S.T., Andrey, J.C. & MacGregor, C. (1998). The situational risks of young drivers: the influence of passengers, time of day, and day of week on accident rates. *Accident Analysis and Prevention, 30*, 45-52.
- Dollard, J., & Miller, N. E. (1950). *Personality and Psychotherapy*. New York : McGraw-Hill.
- Donovan, D.M. & Marlatt, G.A. (1982). Personality subtypes among driving-while-intoxicated offenders: relationship to drinking behavior and driving risk. *Journal of Consulting Clinical Psychology, 54*, 563-565.
- Donovan, D.M., Marlatt, G.A. & Salzberg, P.M. (1983). Drinking behavior: personality factors and high-risk driving: a review and theoretical formulation. *Journal of Studies on Alcohol, 44*, 395-428.
- Donovan, D., Queisser, H., Salzberg, P. & Umlauf, R. (1985). Intoxicated and bad drivers: sub-groups within the same population of high-risk men drivers. *Journal of Studies on Alcohol, 46*, 375-382.
- Donovan, D., Queisser, H., Umlauf, R. & Salzberg, P. (1986). Personality subtypes among driving-while-intoxicated offenders: follow-up of subsequent driving records. *Journal of Consulting and Clinical Psychology, 54*, 563-565.
- Duchek, J.M., Hunt, L., Ball, K., Buckles, V. & Morris, J. C. (1998). Attention and driving performance in Alzheimer`s disease. *Journals of Gerontology, 53B*, 130-141.
- Ekman, P. (1992). Are there basic emotions ? *Psychological Review. 99*, 550-553.
- Elander, J., West, R. & French, D. (1993). Behavioural correlates to individual differences in road-traffic crash risk: an examination of methods and findings. *Psychological Bulletin, 113*, 279-294.
- Ellison, P. A., Govern, J. M., Petri, H. J. & Figler, M. H. (1995). Anonymity and aggressive driving behavior: a field study. *Journal of Social Behavior and Personality, 10*, 265-272.
- Ellsworth, P. (1994). William James and emotion : is a century of fame worth a century of misunderstanding ? *Psychological Review. 101*, 222-229.
- Elvik R. (2000). How much do road accidents cost the national economy? *Accident Analysis & Prevention , 32*, 849-851.

- Epstein, S. (1979). The stability of behavior: I. On predicting most of the people much of the time. *Journal of Personality and Social Psychology*, 37, 1097-1126.
- Erikson, E. (1950). *Childhood and society*. New York : Norton.
- Erikson, E. (1968). *Identity: youth and crisis*. New York : Norton.
- Eurostat (2010). Road Safety 2010 - How is your country doing? European Commission, Mobility and Transport DG, BE-1049 Brussels.
- Evans, L. (1991). *Traffic Safety and the Driver*. New York: Van Nostrand Reinhold.
- Everitt, B. S. (1977). *The analysis of contingency tables*. London: John Wiley & Sons.
- Eysenck, H. (1947). *Dimensions of personality*. London : Kegan Paul, Trench, Trubner & Co Ltd.
- Eysenck, H. J. (1952). *The scientific study of personality*. London : Routledge and Kegan Paul.
- Eysenck, H. J. (1953). *The structure of human personality*. London : Methuen & Co. Ltd.
- Eysenck, H. J. (1958). A short questionnaire for the measurement of two dimensions of personality. *Journal of Applied Psychology*, 42, 14-17.
- Eysenck, H. J. (1959). *Manual of the Maudsley Personality Inventory*. London: University of London Press.
- Eysenck, H. J. (1967). *The biological basis of personality*. Springfield, IL: Charles C. Thomas.
- Eysenck, H. J. (1976). *The structure of human personality* (3a ed.). London : Methuen.
- Eysenck, H. J. (1982). *Personality, genetics and behavior*. New York : Praeger.
- Eysenck, H. J. (1986). The biological basis of personality. In S. Newstead, S. Irvine & P. Dann (Eds) *Human assessment: cognition and motivation* (pp. 273-286). Dordrecht : Martinus Nishoff Publishers.
- Eysenck, H. J. (1987). The definition of personality disorders and the criteria appropriate for their description. *Journal of Personality Disorders*, 1, 211-219.
- Eysenck, H. J. (1990). Biological dimensions of personality. In L. Pervin (Ed.), *Handbook of personality - theory and research* (pp. 244-276). New York : Guilford Press.
- Eysenck, H. J. (1991). Dimensions of personality: 16, 5 or 3 criteria for a taxonomic paradigm. *Personality and Individual Differences*, 12, 773-790.
- Eysenck, H. J. (1992a). Four ways five factors are not basic. *Personality and Individual Differences*, 13, 667-673.
- Eysenck, H. J. (1992b). The definition and measurement of psychoticism. *Personality and Individual Differences*, 13, 757-785.

- Eysenck, H. J. (1992c). A reply to Costa and McCrae. P or A and C - the role of theory. *Personality and Individual Differences*, 13, 867-868.
- Eysenck, H. J. (1993a). The structure of phenotypic personality traits: Comment. *American Psychologist*, 48, 1299-1300.
- Eysenck, H. J., & Barrett, P. (1993). The nature of schizotypy. *Psychological Reports*, 73, 59-63.
- Eysenck, H. J., Barrett, P., Wilson, G., & Jackson, C. (1992). Primary trait measurement of the 21 components of the P-E-N system. *European Journal of Psychological Assessments*, 8, 109-117.
- Eysenck, H. J. & Eysenck, S. B. G. (1964). *Manual of the Eysenck personality inventory*. Kent: Hodder & Stoughton.
- Eysenck, H. J. & Eysenck, S. B. G. (1975). *Manual of the Eysenck Personality Questionnaire*. London: Hodder & Stoughton.
- Eysenck, H. J., & Eysenck, S. B. G. (1976). *Psychoticism as a dimension of personality*. London: Hodder & Stoughton.
- Eysenck, H. J., & Eysenck, M. W. (1985). *Personality and individual differences: A natural science approach*. New York : Plenum Press.
- Eysenck, H. J., & Eysenck, S. B. G. (1991). *Manual of the Eysenck Personality Scales*. London: Hodder & Stoughton.
- Eysenck, H. J., & Eysenck, S. B. G. (1996). *Manual of the Eysenck Personality Scales* (Reprinted with additional material). London: Hodder & Stoughton.
- Eysenck, S. B. G., Easting, G., Pearson, P. R. (1984). Age norms for impulsiveness, venturesomeness and empathy in children. *Personality and Individual Differences*, 5, 315-321.
- Eysenck, S. B. G., & Eysenck, H. J. (1977). The place of Impulsiveness in a dimensional system of personality description. *British Journal of Social and Clinical Psychology*, 16, 57-68.
- Eysenck, S. B. G., & Eysenck, H. J. (1978). Impulsiveness and Venturesomeness: Their position in a dimensional system of personality description. *Psychological Reports*, 43, 1247-1255.
- Eysenck, S. B. G., Eysenck, H. J., & Barrett, P. (1985). A revised version of the psychoticism scale. *Personality and Individual Differences*, 6, 21-29.
- Fadiman, J. & Frager, R. (1986). *Teorias da personalidade*. São Paulo : Harbra.

- Faria, N. (2010). Mortalidade rodoviária em Portugal: Abordagem sócio-demográfica. Dissertação de mestrado não publicada. Lisboa: ISCTE.
- Farmer, C. M., & Lund, A. K. (2002). Rollover risk of cars and light trucks after accounting for driver and environmental factors. *Accident Analysis and Prevention*, 34, 163-173.
- Fehr, B., & Russell, J.A. (1984). Concept of emotion viewed from a prototype perspective. *Journal of Experimental Psychology : General*, 113, 464-486.
- Feist, J., & Feist, G. J. (2002). Theories of personality (5th ed.). New York: McGraw-Hill.
- Fell, L. D., & Black, B. (1997). Driver fatigue in the city. *Accident Analysis and Prevention*, 29, 463-469.
- Fernandes, L. & Carvalho, M.C. (2000). Por onde anda o que se oculta: o acesso a mundos sociais de consumidores problemáticos de drogas através do método snowball. *Toxicodependências*, 6, 3, 17-28.
- Fernandes, R., Hatfield, J., & Job, R. F. S. (2010). A systematic investigation of the differential predictors for speeding, drink-driving, driving while fatigued, and not wearing a seat belt, among young drivers. *Transportation Research Part F*, 13, 179-196.
- Finch, J.R. & Smith, J.P. (1971). *Psychiatric and Legal Aspects of Automobile Fatalities*. Springfield: Thomas.
- Fine, B. J. (1963). Introversion-Extraversion and motor vehicle driver behavior. *Perceptual and Motor Skills*, 12, 95-100.
- Finn, P. & Bragg, B.W.E. (1986). Perception of the risk of an accident by young and older drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 18, 289-298.
- Flatley, D., Reyner, A. L., & Horne, A. J. (2004). *Sleep-related vehicle crashes-the relationship to traffic density*. Sleep Research Centre. Loughborough University, LE113TU, 1-10.
- Ford, D. (1987). *Humans as self-constructing living systems: a developmental perspective on behavior and personality*. Hillsdale : Lawrence Erlbaum.
- Forgas, J. & Moylan, S. (1987). After the movies: transient mood and social judgments. *Personality and Social Psychology Bulletin*. 13, 467-477.
- Fraisse, P. & Piaget, J. (1975). *Traité de Psychologie Expérimental, vol. V: Motivation, Émotion et Personnalité*. Paris : PUF.
- Francis, L. J. (1991). The dual nature of the EPQ lie scale among college students in England. *Personality and Individual Differences*, 12, 1255-1260.

- Francis, L. J., Christopher, C. A., & Ziebertz, H. G. (2006). The short-form revised Eysenck personality questionnaire (EPQ-R-S): a German edition. *Social Behavior and Personality*, 34, 197-204.
- Francis, L. J., Philipchalk, R., & Brown, L.B. (1991). The comparability of the short form EPQR with the EPQ among students in England, the U.S.A., Canada and Australia. *Personality and Individual Differences*, 12, 1129-1132.
- Frank, R. (1988). *Passions within reason, the strategic role of the emotions*. New York : W. W. Norton & Company.
- Freud, S. (1960). *The ego and the id* (translated and edited by J. Strachey). New York : Norton.
- Freud, S. (1961). *Beyond the pleasure principle* (translated and edited by J. Strachey). New York : Norton.
- Freud, S. (1964). *Introduction à la psychanalyse*. Paris : Payot.
- Friedman, H. S. & Schustack, M. W. (2004). *Teorias da Personalidade: Da teoria clássica à pesquisa moderna*. (2ª ed.) São Paulo : Pearson.
- Frijda, N. (1986). *The emotions*. Cambridge : Cambridge University Press.
- Fuller, R. (1994). The shaping of catastrophe. In R.M. Trimpop & G.J.S. Wilde (Eds) *Challenges to accident prevention: The issue of risk compensation behaviour* (pp. 101-108). Groningen: STYX Publications.
- Fuller, R. (2005). Towards a general theory of driver behaviour. *Accident Analysis and Prevention*, 37, 461-472.
- Funder, D. C. (2001). *The Personality Puzzle* (2nd ed.). New York : W. W. Norton.
- Furnham, A. & Saipe, J. (1993). Personality correlates of convicted drivers. *Personality and Individual Differences*, 14, 329-336.
- Gale, A. (1983). Electroencephalographic studies of extraversion-introversion: A case study in the psychophysiology of individual differences. *Personality and Individual Differences*, 4, 371-380.
- Galovski, T. & Blanchard, E.B. (2002). Psychological characteristics of aggressive drivers with and without intermittent explosive disorder. *Behaviour Research and Therapy*, 40, 1157-1168.
- Garrity, R. D. & Demick J. (2001). Relations among personality traits, mood states, and driving behaviours. *Journal of Adult Development*, 8, 15-27.
- Gerrards-Hesse, A., Spies, K. & Hesse, F. (1994). Experimental inductions of emotional states and their effectiveness: a review, *British Journal of Psychology*, 85, 55-78.

- Giambra, L. M., Camp, C. J., Grodsky, A. (1992). Curiosity and stimulation seeking across the adult life span: Cross-sectional and seven-year longitudinal findings. Experimental inductions of emotional states and their effectiveness: a review. *Psychology and Aging*, 7, 150-157.
- Gilboa, E. & Revelle, W. (1994). Personality and the structure of affective responses. In S. Van Goozen, N. Van de Poll & J. Sergeant (Eds). *Emotions : essays on emotion theory*. (pp. 135-160). Hillsdale : Lawrence Erlbaum Associates Publishers.
- Goldberg, L. R. (1990). An alternative “description of personality”: the big-five factor structure. *Journal of personality and Social Psychology*, 59, 1216-1229.
- Goldberg, L. R. (1992). The development of markers for the Big-Five factor structure. *Psychological Assessment*, 4, 26-42.
- Goldberg, L. R. (1993). The structure of phenotypic personality traits. *American Psychologist*, 48, 26-34.
- Gomà-i-Freixanet, M. (1991). Personality profile of subjects engaged in high physical risk sports. *Personality and Individual Differences*, 12, 1087-1093.
- Gomà-i-Freixanet, M., Valero, S., Puntí, J. & Zuckerman, M. (2004). Psychometric properties of the Zuckerman-Kuhlman Personality Questionnaire in a Spanish sample. *European Journal of Psychological Assessment*, 20, 134-146.
- Gorsuch, R. L. (1983). *Factor analysis* (2nd ed.). Hillsdale, NJ : Lawrence Erlbaum Associates.
- Gray, J. A. (1970). The psychophysiological bases of introversion-extraversion. *Behavioral Research Therapy*, 8, 249-266.
- Gray, J. A. (1982). *The neuropsychology of anxiety: an enquiry into the functions of the septo-hippocampal system*. Oxford : Oxford University Press.
- Gray, J. A. (1987). Perspectives on anxiety and impulsivity: a commentary. *Journal of Research in Personality*, 21, 493-510.
- Gray, J. A. (1991). The neuropsychology of temperament. In J. Strelau, & A. Angleitner (Eds.), *Explorations in temperament* pp.105-128. New York : Plenum.
- Graziano, W. G., & Eisenberg, N. (1997). Agreeableness: A dimension of personality. In R. Hogan, J. A. Johnson & S. R. Briggs (Eds.), *Handbook of personality psychology* (pp. 795-824). San Diego, CA: Academic Press.
- Greene, K., Kremar, M., Walters, L.H., Rubin, D.L. & Hale, J.L. (2000). Targeting adolescent risk-taking behaviours: the contribution of egocentrism and sensation-seeking. *Journal of Adolescence*, 23, 439-461.

- Hakkanen, H., & Summala, S. (2001). Fatal traffic accidents among trailer truck and accident causes as viewed by other truck drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 33, 187-196.
- Hall, C., & Lindzey, G. (1978). *Theories of personality*. New York : John Wiley & Sons.
- Hall, C. S., Lindzey, G., & Campbell, J. B. (1998). *Theories of personality* (4a ed.). New York : John Wiley & Sons.
- Halverson, Jr. (1994). *The developing structure of temperament and personality from infancy to adulthood*. New York : Lawrence Erlbaum
- Hampson, S. (1988). *The construction of personality*. London : Routledge.
- Hansen, C.P. (1988). Personality characteristics of the accident involved employee. *Journal of Business Psychology*, 2, 246-365.
- Hansenne, M. (2000). Le potentiel cognitif P300: différence interindividuelle et application clinique. *Neurophysiologie Clinique/Clinical Neurophysiology*, 30, 211-231.
- Hansenne, M. (2003). *Psychologie de la personnalité*. Bruxelles: De Boeck & Larcier.
- Harding, R. W., Morgan, F. H., Indermaur, D., Ferrante, A. M., & Blagg, H. (1998). Road rage and the epidemiology of violence: Something old, something new. *Studies on Crime and Prevention*, 7, 221-238.
- Hare, R. D. (1982). Psychopathy and the personality dimensions of psychoticism, extraversion and neuroticism. *Personality and Individual Differences*, 3, 35-42.
- Harré, N. (2000). Risk evaluation, driving, and adolescents: a typology. *Developmental Review*, 20, 206-226.
- Hartmann, H. (1964). *Essays on ego psychology*. New York : International Universities Press.
- Hebb, D. O. (1955). Drives and the C.N.S. (conceptual nervous system). *Psychological Review*, 62, 243-254.
- Hedlund, J. (1994). If they didn't drink, would they crash anyway? The role of alcohol in traffic crashes. *Alcohol, Drugs and Driving*, 10, 115-125.
- Hemmelgarn, B., Suissa, S., Huang, A., Boivin, J. F. & Pinard, G. (1997). Benzodiazepine use and the risk of motor vehicle crash in the elderly. *JAMA*, 278, 27-31.
- Henderson, M. (1971). The accident-prone car driver-does he exist? *The Medical Journal of Australia*, 2, 909-912.
- Hennessy, D.A. & Wiesenthal, D.L. (1997). The relationship between traffic congestion, driver stress, and direct versus indirect coping behaviors. *Ergonomics*, 40, 348-361.

- Hesse, F., Spies, K., Hanze, M. & Gerrards, A. (1992). Experimental induction of mood states : alternatives to the Velten method, *Zeitschrift fur Experimentelle und Angewandte Psychologie*, 39, 559-580.
- Hettema, J. (1994). Psychophysiological assessment of personality using films as stimuli, *Personality and Individual Differences*, 16, 167-178.
- Hilakivi, I., Veilahti, J., Asplund, P., Sinivuo, J., Laitinen, L. & Koskenvuo, K., (1989). A sixteen-factor personality test for predicting automobile driving accidents of young drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 21, 413-418.
- Hofstede, G. (1983). Dimensions of national cultures in fifty countries and three regions. In J. Deregowski, S. Dzuirawiec & R. Annis (Eds.), *Explications in cross-cultural psychology* (pp. 335-355). Lisse, The Netherlands: Swets & Zeitlinger.
- Holmes, A., Brewin, C. R. & Hennessy, R. G. (2004). Traum films, information processing, and intrusive memory development. *Journal of Experimental Psychology*, 133, 3-22.
- Horswill, M., Waylen, A. E. & Tofield, M.I. (2004). Drivers' Ratings of Different Components of Their Own Driving Skill: A Greater Illusion of Superiority for Skills That Relate to Accident Involvement. *Journal of Applied Social Psychology*, 34, 177-195.
- Horvath, P. & Zuckerman, M. (1993). Sensation seeking, risk appraisal, and risky behavior. *Personality and Individual Differences*, 14, 41-52.
- Horwood, L. J. & Fergusson, D. M. (2000). Drink driving and traffic accidents in young people. *Accident Analysis and Prevention*, 32, 805-814.
- Hubert, W. & Jong-Meyer, R. (1990). Psychophysiological response patterns to positive and negative film stimuli. *Biological Psychology*. 31, 73-93.
- Hubert, W. & Jong-Meyer, R. (1991). Autonomic, neuroendocrine and subjective responses to emotion-inducing film stimuli. *International Journal of Psychophysiology*. 11, 131-140.
- Hull, C. L. (1943). *Principles of behaviour*. New York : Appleton.
- Izard, C. (1990a). The substrates and functions of emotion feelings : William James and current emotion theory. *Personality and Social Psychology Bulletin*. 16, 626-635.
- Izard, C. (1990b). Facial expressions and the regulation of emotions. *Journal of Personality and Social Psychology*. 58, 487-498.
- Izard, C. (1991). *The psychology of emotions*. New York : Plenum Press.

- Izard, C. (1992). Basic emotions, relations among emotions, and emotion-cognition relations. *Psychological Review*. 99, 561-565.
- Izard, C. (1993). Four systems for emotion activation : cognitive and noncognitive processes. *Psychological Review*. 100, 68-90.
- Izard, C. (1994). Innate and universal facial expressions : evidence from developmental and cross-cultural research. *Psychological Bulletin*. 115, 288-299.
- Izard, C. (1995). Cognition-emotion feedback and the self-organization of developmental paths : commentary. *Human Development*. 38, 103-112.
- Izard, C. & Buechler, S. (1980). Aspects of consciousness and personality in terms of differential emotions theory. In R. Plutchik & H. Kellerman (Eds), *Emotion, theory, research and experience, vol I, theories of emotion*. (pp. 165-187). Boston: Academic Press Inc.
- Izard, C., Kagan, J. & Zajonc, R. (1984). *Emotions, cognition and behavior*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Izard, C., Libero, D., Putnam, P. & Haynes, M. (1993). Stability of emotion experiences and their relations to traits of personality. *Journal of Personality and Social Psychology*. 64, 847-860.
- James, W. (1894). The physical basis of emotion. *Psychological Review*. Vol 1, 516-529. Publicado de novo em 1994, 101, 205-210.
- Janke, M.K. (1991). Accidents, mileage, and the exaggeration of risk. *Accident Analysis and Prevention*, 23, 183-188.
- Jensen, A. R. (1980). *Bias in mental testing*. London : Methuen.
- Jessor, R. (1987). Risky driving and adolescent problem behaviour: theoretical and empirical linkage. In T. Benjamion (Ed.), *Young drivers impaired by alcohol and other drugs* (pp. 97-110). London: Royal Society of Medicine Services.
- John, O. P. (1990). The "Big Five" factor taxonomy: Dimensions of personality in the natural language and questionnaires. In L. A. Pervin (Ed.) *Handbook of personality: Theory and research* (pp. 66-100). New York: Guilford Press.
- John, O. P., Donahue, E. M., & Kentle, R. L. (1991). *The Big Five Inventory*. Berkeley, CA: Institute of Personality and Social Research.
- John, O. P., & Srivastava, S. (1999). The big five trait taxonomy: History, measurement and theoretical perspectives in personality. In L. A. Pervin & O. John (Eds.), *Handbook of personality theory and research* (pp.102-138). New York : Guilford Press.

- Jonah, B. A. (1986). Accident risk and risk-taking behaviour among young drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 18, 255-271.
- Jonah, B. A. (1990). Age differences in aggressive driving. *Health Educational Research*, 5, 139-149.
- Jonah, B. A. (1997). Sensation seeking and risky driving: a review and synthesis of the literature. *Accident Analysis and Prevention*, 29, 651-665.
- Jonah, B. A. & Dawson N.E. (1987). Youth and risk: Age differences in aggressive driving, risk perception, and utility risk. *Alcohol and Drug Driving*, 3, 13-29.
- Jonah, B. A., Thiessen, R. & Au-Yeung, E. (2001). Sensation seeking, risky driving and behavioral adaptation. *Accident Analysis and Prevention*, 33, 679-684.
- Jöreskog, K. G. (1973). A general method for estimating a linear structural equation system. In A. S. Goldberger & O. D. Duncan (Eds.), *Structural Equation Models in the Social Sciences* (pp. 85-112). New York : Seminar Press.
- Jovanovic', D., Stanojevic', P., & Stanojevic', D. (2011). Motives for, and attitudes about, driving-related anger and aggressive driving. *Social Behavior and Personality*, 39, 755-764.
- Jung, C. G. (1933). *Psychological Types*. New York : Harcourt, Brace & World.
- Jung, C. G. (1968). *Analytic psychology: its theory and practice*. New York : Pantheon.
- Kafry, D. (1982). Sensation seeking of young children. *Personality and Individual Differences*, 3, 161-166.
- Kelly, G. A. (1955). *The psychology of personal constructs* (vols. 1 and 2). New York : Norton.
- Kenrick, D. & MacFarlane, S. (1986). Ambient temperature and horn honking: a field study of the heat/aggression relationship. *Environment and Behavior*, 18, 179-191.
- Kernberg, O. (1984). *Object relations theory and clinical psychoanalysis*. Northvale, NJ: Jason Aronson.
- Kernberg, O. (1985). *Borderline conditions and pathological narcissism*. Northvale, NJ: Jason Aronson.
- Keskinen, E., Ota, H. & Katila, A. (1998). Older drivers fail in intersections: Speed discrepancies between older and younger male drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 30, 323-330.
- Kim, K., Nitz, L., Richardson, J. & Li, L. (1995). Personal and behavioural predictors of automobile crash and injury severity. *Accident Analysis and Prevention*, 27, 469-481.

- Kirkcaldy, B., & Furnham, A. (2000). Positive affectivity, psychological well-being, accident-and traffic-deaths and suicide: An international comparison. *Studia Psychologica*, 42, 97-104.
- Klein, M. (1984). *The psycho-analysis of children. The writings of Melanie Klein*, 2. New York : Free Press.
- Kleinginna, P. & Kleinginna, A. (1981). A categorized list of emotional definitions, with suggestions for a consensual definition. *Motivation and Emotion*. 5, 345-379.
- Kline, P. (1993). *The handbook of psychological testing*. London : Routledge.
- Kline, P. (1994). *An easy guide to factor analysis*. London : Routledge.
- Kline, P. (1998). *The new psychometrics: Science, psychology, and measurement*. London : Routledge.
- Kline, P., & Barrett, P. (1983) The Factors in Personality Questionnaires. *Advances in Behaviour Research and Therapy*, 5, 141-202.
- Kohut, H. (1971). *The analysis of the self: A systematic approach to the psychoanalytic treatment of narcissistic personality disorders*. New York: International Universities Press.
- Kontoyiannis, T., Kossiavelou, Z. & Marmaras, N. (2002). Self-reports on aberrant behaviour on the roads: errors and violations in a sample of Greek drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 34, 381-399.
- Krahé, B. & Fenske, I. (2002). Predicting aggressive driving behaviour: the role of macho personality, age and power of car. *Aggressive Behavior*, 28, 21-29.
- Lajunen, T. (2001). Personality and accident liability: Are extraversion , neuroticism and psychoticism related to traffic and occupational fatalities? *Personality and Individual Differences*, 31, 1365-1373.
- Lajunen, T., Corry, A., Summala, H. & Hartley, L. (1997). Impression management and self-deception in traffic behaviour inventories. *Personality and Individual Differences*, 22, 341-353.
- Lajunen, T., Corry, A., Summala, H. & Hartley, L. (1998). Cross-cultural differences in drivers` self-assesments of their perceptual-motor and safety skills: Australians and Finns. *Personality and Individual Differences*, 24, 539-550.
- Lajunen, T. & Parker D. (2001). Are aggressive people aggressive drivers? A study of the relationship between self-reported general aggressiveness, driver anger and aggressive driving. *Accident Analysis and Prevention*, 33, 243-255.

- Lajunen, T., Parker D. & Summala H. (2004). The Manchester driver behaviour questionnaire: a cross-cultural study. *Accident Analysis and Prevention*, 36, 231-238.
- Lajunen, T. & Summala, H. (1995). Driving experience, personality, and skill and safety motive dimensions in drivers' self-assessments. *Personality and Individual Differences*, 3, 307-318.
- Lang, P. (1994). The varieties of emotional experience : a meditation on James-Lange theory. *Psychological Review*. 101, 211-221.
- Lawton, R. & Parker, D. (1998). Individual differences in accident liability: a review and integrative approach. *Human Factors*, 40, 655-672.
- Lawton, R., Parker, D., Stradling, S. & Manstead, A. (1997a). The role of affect in predicting social behaviours: the case of road traffic violations. *Journal of Applied Social Psychology*, 27, 1258-1276.
- Lawton, R., Parker, D., Stradling, S.G. & Manstead, A.S.R. (1997b). Predicting road traffic accidents: the role of social deviance and violations. *British Journal of Psychology*, 88, 249-263.
- Lazarus, R., Opton, E., Nomikos, M., & Rankin, N. (1965). The principle of short-circuiting of threat: Further evidence. *Journal of Personality*, 33, 622-635.
- LeDoux, J. E. (1995). Emotion: clues from the brain. *Annual Review of Psychology*, 46, 209-235.
- Levenson, R. (1988). Emotion and the autonomic nervous system : a prospectus for research on autonomic specificity. In H. Wagner (Ed.) *Social Psychophysiology and Emotion, theory and clinical applications*. (pp. 17-42). Chichester : John Wiley & Sons.
- Levenson, R.W. (1994). Human emotions: A functional view. In P. Ekman & R.J. Davidson (Eds.), *The nature of emotion: Fundamental questions*. (pp. 123-126). New York : Oxford University Press.
- Levin, J. (1987). *Estatística aplicada a ciências humanas*. São Paulo: Harbra, 2^a ed.
- Lewin, I. (1982). Driver training: a perceptual motor skill approach. *Ergonomics*, 25, 917-925.
- Li, L., Kim, K., & Nitz, L. (1999). Predictors of safety belt use among crash-involved drivers and front seat passengers: adjusting for over-reporting. *Accident Analysis and Prevention*, 31, 631-638.

- Linton, D. K., & Wiener, N. I. (2001). Personality and potential conceptions: Mating success in a modern western male sample. *Personality and Individual Differences*, 31, 675-688.
- Liu, B. & Lee, Y. (2005). Effects of car-phone use and aggressive disposition during critical driving maneuvers. *Transportation Research, Part F*, 8, 369-382.
- Loas, G., Verrier, A., Flament, M. F., Perez-Dias, F., Corcos, M., Halfon, O., Lang, F., Bizouard, P., Venisse, J. L., Guelfi, J. D. & Jeammet, P. (2001). Factorial structure of the Sensation-Seeking Scale-Form V: confirmatory factorial analyses in non clinical and clinical samples. *Canadian Journal of Psychiatry*, 46, 850-855.
- Loevinger, J. (1987). *Paradigms of Personality*. New York : W.H. Freeman and Company.
- Lonczak, H. S., Neighbors, C., & Donovan, D. M. (2007). Predicting risky and angry driving as a function of gender. *Accident Analysis and Prevention*, 39, 536-545.
- Loo, R. (1979). Role of primary personality factors in the perception of traffic signs and driver violations and accidents. *Accident Analysis and Prevention*, 11, 125-127.
- Lourenço, J. (2002). *Acidentes rodoviários: um estudo no Distrito de Évora*. In CCFSS do Ministério da Administração Interna (Eds). *Forças de Segurança e Investigação Científica, um Espaço de Reflexão* (pp. 251-285). Lisboa: MAI.
- Lucas, R. E., Diener, E., Grob, A., Suh, E. M., & Shao, L. (2000). Cross-cultural evidence for the fundamental features of extraversion. *Journal of Personality and Social Psychology*, 79, 452-468.
- Magai, C. & McFadden, S. (1995). *The role of emotions in social personality development*. New York: Plenum Press.
- Magnusson, D., & Endler, N. (1977). *Personality at the crossroads*. New York: Lawrence Erlbaum Associates Publishers.
- Marin, L., & Queiroz, M. (2000). A actualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral. *Caderno de Saúde Pública*, 16, 7-21.
- Maroco, J. (2003). *Análise estatística com utilização do SPSS*. Lisboa: Sílabo.
- Marottoli, R.A. & Drickamer, M.A. (1993). Psychomotor mobility and the elderly driver. In S.M. Retchin (Ed.), *Clinics in geriatric medicine: Medical considerations in the older drive* (pp. 403-411). Philadelphia: W.B. Saunders.
- Martin, N. G., & Boomsma, D. I. (1989). Willingness to drive when drunk and personality: A twin Study. *Behavior Genetics*, 19, 97-111.
- Martin, T., & Kirkaldy, B. (1998). Gender differences on the EPQ-R and attitudes to work. *Personality and Individual Differences*, 24, 1-5.

- Martinez, R. (1997). *Statement of the honorable Ricardo Martinez, M.D. Administrator, National Highway Traffic Safety Administration, before U.S. House of Representatives*. Washington: Committee on Transportation and Infrastructure.
- Marx, M. & Hillix, W. (1996). *Sistemas e teorias em Psicologia*. São Paulo : Editora Cultrix.
- Maslow, A. H. (1970). *Motivation and personality*. New York: Harper & Row.
- Matthews, G., Davies D. R., & Holley, P. J. (1990). Extraversion, arousal and visual sustained attention: The role of resource availability. *Personality and Individual Differences, 11*, 1159- 1173.
- Matthews, G., Dorn, L., & Glendon, A. I. (1991). Personality correlates of driver stress. *Personality and Individual Differences, 12*, 535- 549.
- May, R. (1953). *Man's search for himself*. New York : Norton.
- Maycock, G. (1997). Sleepiness and driving: the experience of U.K. car drivers. *Accident Analysis and Prevention, 29*, 453-462.
- Maycock, J., Lockwood, C.R., & Lester, J.F. (1991). *The Accident Liability of Car Drivers. (Rep. N° 315)*. Transport and Road Research Laboratory, Crowthorne, UK.
- Mayer, J. D., & Salovey, P. (1997). What is emotional intelligence? In: Salovey, P., & Sluyter, D. (Eds.) *Emotional Development and Emotional Intelligence: Implications for Educator*. Basic Books, New York, 3-31.
- Mayer, R. E. & Treat, J. R. (1977). Psychological social and cognitive characteristics of high risk drivers: a pilot study. *Accident Analysis and Prevention, 9*, 1-8.
- Mayhew, D.R., Donelsen, A.C., Beirness, D.C. & Simpson H.M. (1986). Youth, alcohol, and relative risk of crash involvement. *Accident Analysis and Prevention, 18*, 273-287.
- McAdams, D. P. (1992). The five factor model in personality: A critical appraisal. *Journal of Personality, 60*, 329-361.
- McCartt, A., Rohrbaugh, J., Hammer, M. & Fuller, S. (2000). Factors associated with falling asleep at the wheel among long distance truck drivers. *Accident Analysis and Prevention, 32*, 493-504.
- McConnell, C., Bretz, K. & Dweyer, W. (2003). Falling asleep at the wheel: a close look at 1.269 fatal and serious injury-producing crashes. *Behavioral Sleep Medicine, 1*, 3, 171-183.
- McCrae, R. R., & Costa, P. T. (1985). Openness to experience. In R. Hogan & W. H. Jones (Eds.), *Perspectives in personality, vol. I* (pp. 145-172). Greenwich, CT: JAI Press.

- McCrae, R. R., & Costa, P. T. (1987). Validity of the five factors model of personality across instruments and observers. *Journal of Personality and Social Psychology*, 52, 81-90.
- McCrae, R. R., & Costa, P. T. (1997). Personality trait structure as human universal. *American Psychologist*, 52, 509-516.
- McCrae, R. R., & John, O. P. (1992). An introduction to the Five-Factor Model and its application. *Journal of Personality*, 60, 175-215.
- McDonald, A.S. & Davey, G.C.L. (1996). Psychiatric disorders and accidental injury. *Clinical Psychology. Review*, 16, 105-127.
- McGuire, F.L. (1972). Smoking, driver education, and other correlations of accidents among males. *Journal of Safety Research*, 4, 5-11.
- McGwin, G. J., & Brown, B. D. (1999). Characteristics of traffic crashes among young, middle-aged, and older drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 31, 181-198.
- McGwin Jr., G., Sims, R. V., Pulley, L. & Roseman, J. M. (2000). Relations among chronic medical conditions, medications, and automobile crashes in the elderly: A population-based case-control study. *American Journal of Epidemiology*, 152, 424-431.
- McMillen, D.L., Smith, S.M. & Wells-Parker, E. (1989). The effects of alcohol, expectancy and sensation seeking on driving risk taking. *Addictive Behavior*, 14, 477-483.
- Mestre, J.M., & Fernández Berrocal, P. (2007). Manual de Inteligencia Emocional. Madrid: Piramide
- Milech, D., Glencross, D. & Hartley, L. (1989). *Skill Acquisition by Young Drivers: Perceiving, Interpreting and Responding to the Driving Environment*. Canberra: Federal Office of Road Safety.
- Miller, M., Azrael, D., Hemenway, D. & Solop, S. I. (2002). Road rage in Arizona: armed and dangerous. *Accident Analysis and Prevention*, 34, 807-814.
- Miller, R. T., Lestina, C. D., & Spicer, S. R. (1997). Highway crash costs in the United States by driver age, blood alcohol level, victim age and restraint use. *Accident Analysis and Prevention*, 30, 137-150.
- Millstein, S.G. (1993). Perceptual, attributional, and affective processes in perceptions of vulnerability through the life span. In N.J.Bell & R.W.Bell (Eds.), *Adolescent risk taking* (pp. 55-65). London: Sage.
- Mischel, W. (1981). *Introduction to personality*. New York : CBS College Publishing.

- Mischel, W. (1999). Personality coherence and dispositions in a cognitive-affective personality system approach. In D. Cervone & Y. Shoda (Eds). *The coherence of personality social-cognitive bases of consistency, variability and organization* (pp. 37-60). New York : Guilford.
- Mischel, W. (2004). Toward an integrative science of the person. *Annual Review of Psychology*, 55, 1-22.
- Mischel, W., & Shoda, Y. (1998). Reconciling processing dynamics and personality dispositions. *Annual Review of Psychology*, 49, 229-258.
- Mizell, L. (1996). *Report by Louis Mizell for the AAA Foundation for Traffic Safety*. Washington: Foundation for Traffic Safety.
- Moe, D. (1986). *Young Drivers, Relation Between Perceived and Real Ability*. *Behavioural Studies*. Norwegian: SINTEF.
- Moeller, F. G., Barratt, E. S., Dougherty, D. M., Schmitz, J. M., & Swann, A. C. (2001). Psychiatric aspects of impulsivity. *American Journal of Psychiatry*, 158, 1783-1793.
- Moltó, J., Montañés S., Poy R., Segarra P., Pastor M.C., Tormo, M.P. et al. (1999). Un nuevo método para el estudio experimental de las emociones: El International Affective Photograph System (IAPS). *Adaptación española*. *Revista de Psicología General y Aplicada*, 52, 55-87.
- Mor N., Zinbarg, R. E., Craske, M. G., Mineka, S., Uliaszek, A., Rose, R., Griffith, J. W., & Waters, A. M. (2008). Evaluating the invariance of the factor structure of the EPQ-R-N among adolescents. *Journal of Personality Assessment*, 90, 66-75.
- Moskowitz, H., Burns, M. M. & Williams, A. F. (1985). Skills performance at low blood alcohol levels. *Journal of Studies on Alcohol*, 46, 482-485.
- Mowen, J. C., Harris, E. G., & Bone, S. A. (2004). Personality traits and fear response to print advertisements: Theory and an empirical study. *Psychology & Marketing*, 21, 927-943.
- Naatanen, R., & Summala, H. (1974). A model of the role for motivational factors in drivers` decision-making. *Accidental Analysis and Prevention*, 6, 243-261.
- National Highway Traffic Safety Administration, Washington, U.S. Department of Transportation. (2013, April). *Traffic safety facts: 2011 Data*. Acedido em <http://www-nrd.nhtsa.dot.gov/Pubs/811744.pdf>
- Neighbors, C., Vietor, N. A. & Knee, C. R. (2002). A motivational model of driving anger and aggression. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 28, 324-335.

- Nesbit, Sundé M., Conger, J.C., & Conger, A.J. (2007). A quantitative review of the relationship between anger and aggressive driving. *Aggression and Violent Behavior, 12*, 156-176.
- Ney, T. & Gale, A. (1988). A critique of laboratory studies of emotion with particular reference to psychophysiological aspects. In H. Wagner (Ed.) *Social Psychophysiology and Emotion, theory and clinical applications*. (pp. 65-83). Chichester : John Wiley & Sons.
- Norris, F.H., Matthews, B.A. & Riad, J.K. (2000). Characterological, situational, and behavioral risk factors for motor vehicle accidents: a prospective examination. *Accident Analysis and Prevention, 32*, 505-515.
- NSW (2011). *Road and Maritime Services, Government of Australia*. Acedido em <http://www.rta.nsw.gov.au/licensing/tests/driverqualificationtest/sensationseekingscale/index.html/>
- Nunnally, J. C, & Bernstein, I. H. (1994). *Psychometric theory* (3rd ed.). New York : Mcgraw-Hill.
- Nuttin, J. (1975). *La structure de la personnalité*. (4th ed.). Paris : Presses Universitaires de France.
- O'Boyle, M. (1995). DSM-III-R and Eysenck personality measures among patients in a substance abuse programme. *Personality and Individual Differences, 18*, 561-565.
- O'Boyle, M., & Holzer, C. (1992). DSM-III-R personality disorders and Eysenck's personality dimensions. *Personality and Individual Differences, 13*, 1157-1159.
- O'Connor, K. (1983). Individual differences in components of slow cortical potentials: implications for models of information processing. *Personality and Individual Differences, 4*, 403-410.
- Oliveira, J. P. (2002). *O Exame psicológico no contexto forense*. Sub Judice/Ideias, 22, 49-58.
- Oliveira J. P. (2008). *Traços de personalidade de elementos das Forças de Segurança : um estudo comparativo na P.S.P. de Lisboa*. Dissertação de Doutoramento Porto: F.P.C.E.U.P.
- Oliveira, P. (2007). *Os fatores potenciadores da sinistralidade rodoviária: Análise aos fatores que estão na base da sinistralidade*. Disponível em www.a-cam.org
- Oliveira, A.C.F., & Pinheiro, J.Q. (2007). Indicadores psicossociais relacionados a acidentes de trânsito envolvendo motoristas de ônibus. *Psicologia em Estudo, Maringá, 12*, 171-178.

- Oliveira, J. M. P. & Lorga, C. (2003). *Projecto SARTRE III: atitudes sociais face ao risco do trânsito rodoviário*. Lisboa: ISCTE.
- O'Neill, B. (1977). A decision-theory model of danger compensation. *Accidental Analysis and Prevention*, 9, 157-165.
- Oosterwegel, A., & Oppenheimer, L. (1993). *The self-system: Developmental changes between and within self-concepts*. Hillsdale : Lawrence Erlbaum Associates Publishers.
- Ortony, A., Clore, G. & Collins, A. (1988). *The cognitive structure of emotions*. Cambridge : Cambridge University Press.
- Otmani, S., Rogé J. & Muzet A. (2005). Sleepiness in professional drivers: effect of age and time of day. *Accident Analysis and Prevention*, 37, 930-937.
- Owsley, C. (2002). *Driver capabilities. Proceedings of transportation in an aging society: A decade of experience*. Washington: Transportation Research Board.
- Owsley, C. & McGwin, G. J. (1999). Vision impairment and driving. *Survey of Ophthalmology*, 43, 6, 535-550.
- Owsley, C., McGwin G. J. & McNeal S. F. (2003). Impact of impulsiveness, venturesomeness and empathy on driving by older adults. *Journal of Safety Research*, 34, 353-359.
- Oxley, J., & colaboradores, (2005). Crash risk of older female drivers. *Monash University Accident Research Centre*, 245, 62-65.
- Özkan T. & Lajunen T. (2005). Why are there sex differences in risky driving? The relationship between sex and gender-role on aggressive driving, traffic offences, and accident involvement among young turkish drivers. *Aggressive Behavior*, 31, 547-558.
- Özkan, T. & Lajunen, T. (2006). What causes the differences in driving between young men and women? The effects of gender roles and sex on young drivers' driving behaviour and self-assessment of skills. *Transportation Research Part F* 9, 269-277.
- Paaver, M., Eensoo, D., Pulver, A., & Harro, J. (2006). Adaptive and maladaptive impulsivity, platelet monoamine oxidase (MAO) activity and risk-admitting in different types of risky drivers. *Psychopharmacology*. 186, 32-40.
- Paiva, T. (2004). *Acidentes e sono*. In http://www.dgv.pt/not_dest/workshop_pdfs.asp (acedido até Janeiro de 2010)

- Panksepp, J. (1981). Toward a general psychobiological theory of emotions. *Behavioral & Brain Sciences*, 5, 407-467.
- Panksepp, J. (1986). The anatomy of emotions. In R. Plutchik & H. Kellerman (Eds). *Emotion, theory, research and experience, vol 3, biological foundations of emotion*. (pp. 91-124). Orlando: Academic Press.
- Panksepp, J. (1992). A critical role for “affective neuroscience” in resolving what is basic about basic emotions. *Psychological Review*, 99, 354-360.
- Parasuraman, R. & Nestor, P.G. (1991). Attention and driving skills in ageing and Alzheimers disease. *Human Factors*, 33, 539-557.
- Parker, D., Lajunen, T. & Stradling, S. (1998). Attitudinal predictors of interpersonally aggressive violations on the road. *Transportation Res. Part F*, 1, 11-24.
- Parker, D., Lajunen, T. & Summala, H. (2002). Anger and aggression among drivers in three european countries. *Accident Analysis and Prevention*, 34, 229-235.
- Parker, D., Manstead, A.S.R. & Stradling, S.G. (1995a). Expanding the theory of planned behaviour: the role of personal norms. *British Journal of Social Psychology*, 34, 127-137.
- Parker, D., McDonald, L., Rabbitt, P. & Sutcliffe, P. (2000). Elderly drivers and their accidents : the Aging Driver Questionnaire. *Accident Analysis & Prevention*, 32, 751-759.
- Parker, D., Reason, J., Manstead, A. & Stradling, S. (1995b). Driving errors, driving violations and accident involvement. *Ergonomics*, 38, 1036-1048.
- Parker, D., West, R., Stradling, S. & Manstead, A.S.R. (1995c). Behavioral characteristics and involvement in different types of traffic accident. *Accident Analysis and Prevention*, 27, 571-581.
- Parkinson, B. (1988). Arousal as a cause of emotion. In H. Wagner (Ed.) *Social Psychophysiology and Emotion, theory and clinical applications*. (pp. 85-104), Chichester: John Wiley & Sons.
- Patton, J.H., Stanford, M.S. & Barratt, E.S. (1995). Factor structure of the Barratt impulsiveness scale. *Journal of Clinical Psychology*, 51, 768-774.
- Paulhus, D., (1991). Measurement and Control of Response Bias. In: Robinson, J., Shaver, P., Wrightsman, L. (Eds.) *Measures of Personality and Social Psychological Attitudes*. San Diego, CA: Academic Press.
- Pavlov, I. (1960). *Conditioned reflexes: An investigation of the physiological activity of the cerebral cortex* (G. V. Anrep. Ed.). New York : Dover Publications.

- Peabody, D. (1984). Personality dimensions through trait inferences. *Journal of Personality and Social Psychology*, 46, 384-403.
- Peabody, D., & Goldberg, L. R. (1989). Some determinants of factor structures from personality-trait descriptors. *Journal of Personality and Social Psychology*, 57, 552-567.
- Pearson, P. R., & Francis, L. J. (1989). The dual nature of the Eysenckian lie scales: are religious adolescents more truthful? *Personality and Individual Differences*, 10, 1041-1048.
- Peck, R.C. (1993). The identification of multiple accident correlates in high risk drivers with specific emphasis on the role of age, experience, and prior traffic violation frequency. *Alcohol Drugs Driving*, 9, 145-166.
- Peck, R. C., McBride, R. S. & Coppin, R. S. (1971). The distribution and prediction of driver accident frequencies. *Accident Analysis and Prevention*, 2, 243-299.
- Pelz, D. C. & Schuman, S. H. (1968). Dangerous young drivers. *Society of Automotive Engineers Journal*, 76, 61-68.
- Pelzman, S. (1975). The effects of automobile safety regulation. *Journal of Political Economy*, 83, 677-725.
- Pervin, L. A. (1985). Personality: current controversies, issues and directions. *Annual Review of Psychology*, 36, 83-114.
- Pervin, L. (1990). *Handbook of personality*. New York : The Guilford Press.
- Pervin, L. A. (1994) A critical analysis of current trait theory. *Psychological Inquiry*, 5, 103-113.
- Pervin, L. A. (2003). *The science of personality* (2th ed.). Oxford : Oxford University Press.
- Pervin, L. A., & John, O. P. (1996). *The science of personality*. New York : John Wiley & Sons.
- Pervin, L. A., & John, O. P. (1997). *Personality: Theory and research*. New York : John Wiley & Sons.
- Philippot , P. (1993). Inducing and assessing differentiated emotion-feeling states in the laboratory. *Cognition and Emotion*, 7, 171-193.
- Pires, T. (2011). Impacto psicológico dos acidentes rodoviários nas suas vítimas diretas. Dissertação de doutoramento não publicada. Braga: Universidade do Minho.
- Plano Nacional de Prevenção Rodoviária (2003). *Plano Nacional de Prevenção Rodoviária do Governo de Portugal*. Lisboa: Ministério da Administração Interna.

- Powell, A. & Royce, J. (1981a). An overview of a multifactor-system theory of personality and individual differences : I - The factor and system models and the hierarchical factor structure of individuality. *Journal of Personality and Social Psychology*, 41, 818-829.
- Pribram, K. (1980). The biology of emotions and other feelings. In R. Plutchik & H. Kellerman (Eds), *Emotion, theory, research and experience, vol 1, theories of emotion*. pp 245-270. Boston : Academic Press Inc.
- Pytlik Zillig, L. M., Hemenover, S. H., & Dienstbier, R. A. (2002). What do we assess when we assess a Big 5 trait? A content analysis of the affective, behavioral and cognitive processes represented in the Big 5 personality inventories. *Personality & Social Psychology Bulletin*, 28, 847-858.
- Queirós C. (1997). *Emoções e comportamento desviante : um estudo na perspectiva da personalidade como sistema auto-organizador*. Dissertação de Doutorado Porto: F.P.C.E.U.P.
- Radenhausen, R. (1989). Effects of mood induction on ratings of self and experimenter. *Journal of Clinical Psychology*. 45, 134-138.
- Raix, A., Penneau, D. & Proteau, J. (1982). Pathologie et contraintes dans la conduite de véhicules. *La Revue du Praticien*, 32, 1191-1197.
- Ray, W. A., Fought, R. L. & Decker, M. D. (1992). Psychoactive drugs and the risk of injurious motor vehicle crashes in elderly drivers. *American Journal of Epidemiology*, 136, 873-883.
- Reason, J., Manstead, A., Stradling, S., Baxter, J. & Campbell, K. (1990). Errors and violations on the road: a real distinction? *Ergonomics*, 33, 1315-1332.
- Reimer, B., D'Ambrosio, L., Gilbert, J., Coughlin, J., Biederman, J., Surman, C., Fried R. & Aleardi, M. (2005). Behavior differences in drivers with attention deficit hyperactivity disorder: The driving behaviour questionnaire. *Accident Analysis and Prevention*, 37, 996-1004.
- Reis, A. (1993). *Análise crítica e comparada de relatórios de ocorrência de acidentes rodoviários*. Dissertação para obtenção do grau de Mestre em Transportes. Lisboa: Instituto Superior Técnico da Universidade de Lisboa.
- Renner, W. & Anderle, F.G. (1999). Venturesomeness and extraversion as correlates of juvenile drivers' traffic violations. *Accident Analysis and Prevention*, 32, 673-678.
- Retchin, S.M. (1993). *Clinics in geriatric medicine: Medical considerations of the older driver*. Philadelphia: Saunders.

- Reto, L., & Sá, J. (2003). *Porque nos matamos na estrada e como o evitar*. Lisboa: Editorial Notícias.
- Retting, A. R., Ulmer, G. R., & Williams, F. A. (1999). Prevalence and characteristics of red light running crashes in the United States. *Accident Analysis and Prevention*, *31*, 687-694.
- Reuchlin, M. (1981). *Psychologie*. Paris : PUF, 4^{ème} edition.
- Rhodewalt, F. (2008). *Personality and Social Behavior*. New York: Psychology Press.
- Richards, J. M., & Gross, J. J. (2000). Emotion regulation and memory : The cognitive costs of keeping one's cool. *Journal of Personality and Social Psychology*, *79*, 410-424.
- Rimmö, P. & Åberg, L. (1999). On the distinction between violations and errors: sensation seeking associations. *Transportation Research Part F*, *2*, 151-166.
- Roberti, J. W., Storch, E. A. & Bravata, E. (2003). Further Psychometric Support for the Sensation Seeking Scale-Form V. *Journal of Personality Assessment*, *81*, 291-292.
- Robinson, T. N., & Zahn, T. P. (1985). Psychoticism and arousal: possible evidence for a linkage of P and psychopathy. *Personality and Individual Differences*, *6*, 47-66.
- Rodrigues, C., Marques Teixeira, J. & Freitas Gomes, M. (1989). *Afectividade*. Porto : Contraponto.
- Roeper, P. & Voas, R. B. (1998). Alcohol consumption measured at roadside surveys and variations in traffic injury crashes. *Accident Analysis and Prevention*, *30*, 409-416.
- Roger, D., & Morris, J. (1991). The internal structure of the EPQ scales. *Personality and Individual Differences*, *12*, 759-764.
- Rogers, C. R. (1961). *On becoming a person, a therapist's view of psychotherapy*. Boston: Houghton Mifflin.
- Rogers, C. R. (1980). *A way of being*. Boston: Houghton Mifflin.
- Romeiro, D., Almeida, C. M. & Horta, P. (2006). Adaptação portuguesa da escala de impulsividade de Barratt (BIS-11). *Acta Psiquiátrica Portuguesa*, *52*, 1675-1680.
- Roque, C., (2001). *Influência das características da área adjacente à faixa de rodagem na sinistralidade rodoviária*. Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em Transportes. Lisboa: Instituto Superior Técnico da Universidade de Lisboa.
- Rorschach, H. (1998). *Psychodiagnostics* (10th ed.). Berne : Verlag Hans Huber.
- Rosário, L. (2009). *Agressividade na condução e mecanismos de defesa em condutores infratores*. Tese de mestrado não publicada. Lisboa: Universidade de Lisboa.

- Roseman, I., Wiest, C. & Swartz, T. (1994). Phenomenology, behaviors and goals differentiate discrete emotions. *Journal of Personality and Social Psychology*, 67, 206-221.
- Rotter, J. B. (1982). *The development and applications of social learning theory: selected papers*. New York : Praeger.
- Rowland, G. L. & Franken, R. E. (1986). The four dimensions of sensation seeking: A confirmatory factor analysis. *Personality and Individual Differences*, 7, 237-240.
- Royce, J. & Diamond, S. (1980). A multifactorial-system dynamics theory of emotion : cognitive affective interaction. *Motivation and Emotion*, 4, 263-298.
- Royce, J. R., & Powell, A. (1983). *Theory of personality and individual differences*. Englewood Cliffs. NJ: Prentice-Hall.
- Rundmo, T. (2002). Associations between affect and risk perception. *Journal of Risk Research*, 5, 119-135.
- Russell, J. (1995). Facial expressions of emotion : what lies beyond minimal universality ? *Psychological Bulletin*, 118, 379-391.
- Russell, G., Horn, V. & Huddle, M. (1988). Male responses to female aggression. *Social Behavior and Personality*, 16, 51-57.
- Sabatés, A. L., Roca, S. J., & Garcia, J. M. (2012). Emotional abilities as predictors of risky driving behavior among a cohort of middle aged drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 45, 818-825.
- Sabey, B. E. & Taylor, H., (1980). *The known risks we run: the highway*. Crowthorne: Transport and Road Research Laboratory.
- Sagberg, F. (1999). Road accidents caused by drivers falling asleep. *Accident Analysis and Prevention*, 31, 639-649.
- Salthouse, T.A. & Prill, K.A. (1988). Effects of aging on perceptual closure. *American Journal of Psychology*, 101, 217-238.
- Santos, P.L., Boff, R.M., & Konflanz, S.S. (2012). Relevância da avaliação obrigatória de traços de personalidade em motoristas. *Psicologia: Teoria e Prática*, 14, 101-110.
- Saucier, G. (1992). Benchmarks: Integrating affective and interpersonal circles with the big-five personality factors. *Journal of Personality and Social Psychology*, 62, 1025-1035.
- Saucier, G., & Goldberg, L. R. (1996). The language of personality: Lexical perspectives on the five-factor model. In J. S. Wiggins (Ed.), *The five-factor model of personality: Theoretical perspectives* (pp. 21-50). New York: Guilford.

- Scherer, K. (1988a). *Facets of emotion, recent research*. Hillsdale : Lawrence Erlbaum Associates Publishers.
- Schmidt, C. W., Perlin, S., Townes, W., Fisher, R. S. & Shaffer, J. W. (1972). Characteristics of drivers involved in single-car accidents: a comparative study. *Archives of General Psychiatry*, 27, 800-903.
- Schotte, D., Cools, J. & McNally, R. (1990). Film induced negative affect triggers overeating in restrained eaters. Characteristics of drivers involved in single-car accidents: a comparative study. *Journal of Abnormal Psychology*, 99, 317-320.
- Schreer, G.E. (2002). Narcissism and aggression: is inflated self-esteem related to aggressive driving? *North American Journal of Psychology*, 4, 333-341.
- Schuman, S.H., Pelz, D.C., Ehrlich, N. J. & Selzer, M. L. (1967). Young male drivers: impulse expression, accidents, and violations. *Journal of the American Medical Association*, 200, 1026-1030.
- Schwartz, G. (1986). Emotion and Psychophysiological organization : a systems approach. In M. Coles, E. Donchin & S. Porges (Eds), *Psychophysiology, systems, processes and applications*. (pp. 354-377). New York : Guilford Press.
- Selzer, M. L., Vinokur, A. & Wilson, T. D. (1977). A psychosocial comparison of drunken drivers and alcoholics. *Journal of Studies on Alcohol*, 38, 1294-1312.
- Shaw, L. (1965). The practical use of projective personality tests as accident predictors. *Traffic Safety Research Review*, 9, 34-72.
- Shaw, L. & Sichel, S. (1970). *Accident proneness*. Oxford: Pergamon Press.
- Shaw, L. & Sichel, S. (1971). *Accident proneness: Research in the Occurrence, Causation, and Prevention of Road Accidents*. New York: Pergamon Press
- Sherman, M. (1979). *Personality : inquiry and application*. New York: Pergamon Press.
- Shields, S. A. (1991). Gender in the psychology of emotion: A selective research review. In K. T. Strongman (Ed.), *International review of studies on emotion* (pp. 227-245). New York: Wiley.
- Shinar, D. (1998). Aggressive driving: the contribution of the drivers and situation. *Transportation Research Part F*, 1, 137-160.
- Shinar, D. (1999). Aggressive driving: the contribution of the drivers and the situation. *Transportation Research , Part F*, 1, 137-160.
- Shinar, D., Schechtman, E. & Compton, R. (2001). Self-reports of safe driving behaviors in relationship to sex, age, education and income in the US adult driving population. *Accident Analysis and Prevention*, 33, 111-116.

- Simon, F. & Corbet, C. (1996). Road traffic offending, stress, age, and accident history among male and female drivers. *Ergonomics*, 39, 757-780.
- Simon, S. & Sellier, J. L. (1977). *A descoberta da personalidade*. Lisboa : Edições Ática.
- Sims, R.V., McGwin Jr., G., Allman, R.M., Ball, K. & Owsley, C. (2000). Exploratory study of incident vehicle crashes among older drivers. *Journals of Gerontology*, 55A, 22-27.
- Singer, J. (1984). *The human personality*. San Diego : Harcourt Brace Jovanovich Publishers.
- Sivak, M. (1983). Society's aggression level as a predictor of traffic fatality rate. *Journal of Safety Research*, 14, 93-99.
- Sivak, M. (1997). Recent psychological literature on driving behavior: What, Where, and by Whom? *Applied Psychology International Review*, 46, 303-310.
- Sjöberg, L. (2006). Will the real meaning of affect please stand up? *Journal of Risk Research* 9, 101-108.
- Skinner, B. F. (1948). *Walden two*. New York: The Macmillan Company.
- Skinner, B. F. (1953). *Science and human behavior*. New York: Macmillan.
- Skinner, B. F. (1987). Whatever happened to psychology as the science of behavior? *American Psychologist*, 42, 780-786.
- Slovic, P., Finucane, M., Peters, E., & McGregor, D. G. (2004). Risk as analysis and risk as feelings: some thoughts about affect, reason, risk, and rationality. *Risk Analysis* 24, 1-12.
- Smith, C. & Lazarus, R. (1990). Emotion and adaptation. In L. Pervin (Ed.) *Handbook of personality*. (pp. 609-637). New York : The Guilford Press.
- Smith, D. I., & Kirkham, R. W. (1981). Relationship between some personality characteristics and driving record. *British Journal of Social Psychology*, 20, 229-231.
- Smith, P., Waterman, M., & Ward N. (2006). Driving aggression in forensic and non-forensic populations: Relationships to self-reported levels of aggression, anger and impulsivity. *British Journal of Psychology*, 97, 387-403
- Smith, S. & Carrington, M. (2005). Subjective and predicted sleepiness while driving in young adults. *Accident Analysis and Prevention*, 37, 1066-1073.
- Sousa, S. (2005). Intervenção na formação geral de condução. *Análise Psicológica*, 1 (XXIII): 55-58.

- Sparks, G. (1989). Understanding emotional reactions to a suspenseful movie: the interaction between forewarning and preferred coping style. *Communication Monographs*, 56, 325-340.
- Spiriduso, W.W. (1995). Aging and motor control. In D.R. Lamb, C.V. Gisolfi & E. Nadel (Eds.), *Perspectives in exercise science and sports medicine: Exercise in older adults* (pp. 53-114). Carmel: Cooper.
- Stacy, A., Newcomb, M. & Bentler, P. (1991). Personality, problem drinking and drunk driving: Mediating, moderating and direct effect models. *Journal of Personality and Social Psychology*, 60, 795-811.
- Stanford, M.S. & Barratt, E.S. (1992). Impulsivity and the multi-impulsive personality disorder. *Personality and Individual Differences*, 13, 831-834.
- Stanford, M.S., Greve, K.W., Boudreanx, J.K., Mathias, C.W. & Brumbelow, J.L. (1996). Impulsiveness and risk-taking behaviour: comparison of high-school and college students using the Barratt impulsiveness Scale. *Personality and Individual Differences*, 21, 1075-1073.
- Stelmack, R. M. (1990). Biological bases of extraversion: Psychophysiological evidence. *Journal of Personality*, 58, 293-311.
- Stelmack, R. M. (1997). Toward a paradigm in personality: Comment on Eysenck's view. *Journal of Personality and Social Psychology*, 73, 1238-1241.
- Stelmack, R. M., & Stalikas, A. (1991). Galen and the humour theory of temperament. *Personality and Individual Differences*, 12, 255-263.
- Stenberg, G. (1994). Extraversion and the P300 in a visual classification task. *Personality and Individual Differences*, 16, 543-560.
- Stoduto, G., Vingilis, E., Kapur, B. M., Sheu, W., McLellan, B. A., & Liban, C. B. (1993). Alcohol and drug use among motor vehicle collision victims admitted to a regional trauma unit: demographic, injury and crash characteristics. *Accident Analysis and Prevention*, 25, 411-420.
- Storie, V. (1977). *Male and Female Drivers: Differences Observed in Accidents*. Crowthorne: TRRL.
- Strelau, J. (1983). *Temperament, personality, activity*. London : Academic Press.
- Strelau, J. (1998). *Temperament: A psychological perspective*. New York: Plenum Press.
- Strongman, K. (1987). *The Psychology of emotion*. Chichester : John Wiley & Sons.

- Sukhai, A. (2003). *An exploratory study of road rage, aggressive driving and other hazardous driving behaviour among a representative sample of motorists in Durban, South Africa*. Natal: Universidade de Natal.
- Sümer, N. (2003). Personality and behavioral predictors of traffic accidents: testing a contextual mediated model. *Accident Analysis and Prevention*, 35, 949-964.
- Summala, H. (1987). Young driver accidents: risk taking or failure of skills? *Alcohol, Drugs and Driving*, 3, 79-91.
- Taubman-Ben-Ari, O., Mikulincer, M., & Gillath, O. (2004). The multidimensional driving style inventory-scale construct and validation. *Accident Analysis and Prevention*, 36, 323-332.
- Taubman & O. Ben-Ari (2006). Couple similarity for driving style. *Transportation Research Part F*, 9, 185-193.
- Tellegen, A. (1985). Structures of mood and personality and their relevance to assessing anxiety with an emphasis on self-report, In A. H. Tuma & J. O. Maser (Eds.), *Anxiety and anxiety disorders* (pp. 681-706). Hillsdale, N.J. : Erlbaum.
- Tillmann, W. A. & Hobbs, G. E. (1949). The accident-prone automobile driver: a study of the psychiatric and social background. *American Journal of Psychiatry*, 106, 321-331.
- Tomkins, S. (1980). Affect as amplification : some modifications in theory. In R. Plutchik & H. Kellerman (Eds). *Emotion, theory, research and experience, vol 1, theories of emotion*. (pp. 141-164). Boston: Academic Press Inc.
- Tomkins, S., & Izard, C. (1965). *Affect, cognition and personality: empirical studies*. New York: Springer.
- Torres, S. & Guerra, M. (2003). A construção de um instrumento de avaliação das emoções para a anorexia nervosa. *Psicologia, Saúde & Doenças*, 4, 97-110.
- Tous, J. M. (1986). *Psicologia de la personalidad*. Barcelona: Promociones Publicaciones Universitarias.
- Townsend, M., Kek, L. & Tuck, B. (1989). The effect of mood on the reliability of essay assessment. *British Journal of Educational Psychology*. 59, 232-240.
- Trapnell, P. D., & Wiggins, J. S. (1990). Extension of the interpersonal adjective to include the Big Five dimensions of personality. *Journal of Personality and Social Psychology*, 59, 781-790.
- Trimpop, R. M., Kerr, J. H. & Kirkcaldy, B. (1999). Comparing personality constructs of risk taking behavior. *Personality and Individual Differences*, 26, 237-254.

- Trimpop, R. & Kirkcaldy, B. (1997). Notes and shorter communications. Personality predictors of driving accidents. *Personality and Individual Differences*, 38, 147-152.
- Tsuang, M.T., Boor, M. & Fleming, J.A. (1985). Psychiatric aspect of traffic accidents. *American Journal of Psychiatry*, 142, 538-545.
- Ulleberg, P. (2002). Personality subtypes of young drivers. Relationship to risk-taking preferences, accident involvement, and response to a traffic safety campaign. *Transportation Research, Part F*, 4, 279-297.
- Ulleberg, P., & Rundmo, T. (2003). Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young drivers. *Safety Science*, 41, 427.
- Underwood, G., Chapman, P., Wright, S. & Crundall, D. (1999). Anger while driving. *Transportation Research, Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 2F, 55-68.
- Vaez, M. & Laflamme, L. (2005). Impaired driving and motor vehicle crashes among Swedish youth: an investigation into drivers' sociodemographic characteristics. *Accident Analysis and Prevention*, 37, 605-611.
- Van Kampen, D. (1996). The theory behind psychoticism: A reply to Eysenck psychoticism model. *European Journal of Personality*, 10, 57-60.
- Vieira, A. (2002). Álcool e acidentes de condução: Um estudo na cidade do Porto. In CCFSS do Ministério da Administração Interna (Eds). *Forças de Segurança e investigação científica, um espaço de reflexão* (Capítulo 5, pp. 213-249). Lisboa: MAI.
- Violanti, J.M. & Marshall, J.R. (1996). Cellular phones and traffic accidents: an epidemiological approach. *Accident Analysis and Prevention*, 28, 265-270.
- Wagner, H. (1988). *Social psychophysiology and emotion, theory and clinical applications*. Chichester : John Wiley and Sons.
- Waller, J.A. (1992). Research and other issues concerning effects of medical conditions on elderly drivers. *Human Factors*, 34, 3-15.
- Wang, W. Y. X., Peng, Z. G., Lu, S. W., Yu, L., Wang, G. P., Fu, X. M., Wang, H. (2000). Test of sensation seeking in a Chinese sample. *Personality and Individual Differences*, 28, 169-179.
- Watson, D., Clark, L., McIntyre, C. W., & Hamaker, S. (1992). Affect, personality, and social activity. *Journal of Personality and Social Psychology*, 63, 1011-1025.
- Watson, D. & Tellegen, A. (1985). Toward a consensual structure of mood. *Psychological Bulletin*. 98, 219-235.

- West, R. (1995). Towards unravelling the confounding of deviant driving, drink driving and traffic accident liability. *Criminal Behaviour and Mental Health*, 5, 452-462.
- West, R. (1996). Cross-cultural Generalisability of Relationship Between Anti-social Motivation and Accident Risk. Crowthorne: Transport Research Laboratory.
- West, R., Elander, J. & French, D. (1993a). Mild social deviance, Type A behavior pattern and decision-making style as predictors of self-reported driving style and traffic risk. *British Journal of Psychology*, 84, 207-219.
- West, R., French, D., Kemp, R. & Elander, J. (1993b). Direct observation of driving, self reports of driving behaviour, and accident involvement. *Ergonomics*, 36, 557-567.
- West, R. & Hall, J. (1997). The role of personality and attitudes in traffic accident risk. *Applied Psychology: An International Review*, 46, 253-264.
- Westerman, S.J. & Haigney, D. (2000). Individual differences in driver stress, error, and violation. *Personality Individual Differences*, 29, 981-998.
- WHO, (2009). *Global Status Report on Road Safety*. World Health Organization. Geneva
- Wieczorek, W.F. (1995). The role of treatment in reducing alcohol-related accidents involving DWI offenders. In R.R Watson (Ed.), *Alcohol, Cocaine and Accidents* (pp. 105-129), Totowa: Humana Press.
- Wiggins, J. S. (1996). *The five-factor model of personality: theoretical perspectives*. New York: Guilford.
- Wiggins, J. S. (1997). In defense of traits. In R. Hogan, J. A. Johnson, & S. R. Briggs (Eds.), *Handbook of personality psychology* (pp. 95-115). San Diego, CA: Academic Press.
- Wiggins, J. S., & Trapnell, P. D. (1996). A dyadic-interactional perspective on the Five-Factor Model. In J. S. Wiggins (Ed.). *The Five-Factor Model of Personality - Theoretical perspectives*. New York: The Guilford Press.
- Willerman, L., & Turner, R. (1979). *Readings about individual and group differences*. San Francisco: W. H. Freeman and Company.
- Williams, A. F. (1994). Youthful drivers and motor vehicle crash risk. *Alcohol, Drug and Driving*, 10, 85-92.
- Wilson, E. O. (1978). *On human nature*. Cambridge, MA: Harvard University Press.
- Wilson, T., & Greensmith, J. (1983). Multivariate analysis of the relationship between drivometer variables and drivers' accident, sex, and exposure status. *Human Factors* 25, 303-312.

- Wilson, R. J. & Jonah, B. (1988). The application of problem-behaviour theory to the understanding of risky driving. *Alcohol, Drugs and Driving*, 4, 173-191.
- Wolf, Y., Algom, D., & Lewin, I. (1988). A signal detection theory analysis of a driving decision task: Spatial gap acceptance. *Perceptual and Motor Skills*, 66, 683-702.
- Xie, C.Q. & Parker, D. (2002). A social psychological approach to driving violations in two Chinese cities. *Transportation Research Part F*, 5, 293-308.
- York, D. & Pattison, E. (2000). *Bibliography of research of medical, physical and cognitive conditions affecting driver fitness*. Victoria British Columbia: Office of the Superintendent of Motor Vehicles, Ministry of Transportation and Highways.
- Zhang, J., Lindsey, J., Clarke, K., Robbins, G., & Mao, Y. (2000). Factors affecting the severity of motor vehicle traffic crash involving elderly drivers in Ontario. *Accident Analysis and Prevention*, 32, 117-125.
- Zuckerman, M. (1971). Dimensions of sensation seeking. *Journal of Consulting and Clinical Psychology*, 36, 45-52.
- Zuckerman, M. (1979). *Sensation Seeking: Beyond the Optimal Level of Arousal*. Hillsdale: Lawrence Erlbaum Associates.
- Zuckerman, M. (1989). Personality in the third dimension: A psychobiological approach. *Personality and Individual Differences*, 10, 391-418.
- Zuckerman, M. (1991). *Psychobiology of personality*. New York: Cambridge University Press.
- Zuckerman, M. (1994). *Behavioural Expressions and Biosocial Bases of Sensation Seeking*. Cambridge: University of Cambridge Press.
- Zuckerman, M. (2002). Zuckerman-Kuhlman Personality Questionnaire (ZKPQ): An Alternative five-factorial. In B. DeRaad (Ed.), *Big Five Assessment* (pp. 377-396). Seattle, WA: Hogrefe and Huber Publishers.
- Zuckerman, M. (2004). The shaping of personality: genes, environments, and chance encounters. *Journal of Personality Assessment*, 82, 11-22.
- Zuckerman, M. (2005). *Psychobiology of personality* (2nd edition, revised and updated). New York: Cambridge University Press.
- Zuckerman, M., Bone, R. N., Neary, R., Mangelsdorf, D., & Brustman, B. (1972). What is the sensation seeker? Personality trait and experience correlates of the Sensation Seeking Scales. *Journal of Consulting and Clinical Psychology*, 39, 308-321.
- Zuckerman, M., Kolin, I., Price, L., & Zoob, I. (1964). Development of a sensation seeking scale. *Journal of Consulting Psychology*, 28, 477-482.

- Zuckerman, M. & Kuhlman, D.M. (2000). Personality and risk-taking: common biosocial factors. *Journal of Personality*, 68, 999-1029.
- Zuckerman, M., Kuhlman, D. M., & Camac, C. (1988). What lies beyond E and N? Factor analyses of scales believed to measure basic dimensions of personality. *Journal of Personality and Social Psychology*, 54, 96-107.
- Zuckerman, M., Kuhlman, D. M., Joireman, J., Teta, P., & Kraft, M. (1993). A comparison of three structural models for personality: The Big Three, the Big Five, and the Alternative Five. *Journal of Personality and Social Psychology*, 65, 757-768.
- Zuckerman, M., Kuhlman, D. M., Thornquist, M., & Kiers, H. (1991). Five (or three) robust questionnaire scale factors of personality without culture. *Personality and Individual Differences*, 12, 929-941.

ANEXOS

QUESTIONÁRIO

Código:

QUESTIONÁRIO

Este questionário é realizado no âmbito de um projecto de Doutoramento em Ciências e Tecnologias da Saúde, a decorrer na Faculdade de Medicina da Universidade de Lisboa¹.

Os resultados obtidos serão utilizados apenas para fins académicos e científicos (tese de Doutoramento), sendo realçado que as respostas dos inquiridos representam apenas a sua opinião individual.

O questionário é anónimo, não devendo por isso colocar a sua identificação em nenhuma das folhas nem assinar o questionário. Não existem respostas certas ou erradas. Por isso lhe solicitamos que responda de forma espontânea e sincera a todas as questões. Na maioria das questões terá apenas de assinalar com uma cruz a sua opção de resposta.

O questionário é constituído por vários grupos de questões que vão ser respondidas após a apresentação de três breves filmes relacionados com trânsito automóvel. Após cada filme terá de responder a um pequeno grupo de questões. Depois do último filme terá de preencher os restantes grupos de questões.

Cada filme dura cerca de 3 minutos e durante a sua apresentação deverá prestar o máximo de atenção, preenchendo o questionário apenas quando lhe for indicado. Não há tempo limite para o preenchimento do questionário.

Obrigado pela sua colaboração.

Grupo I

Depois de ver cada um dos filmes, vai-lhe ser pedido que em relação ao filme apresentado indique a intensidade com que sentiu cada emoção² listada abaixo, sabendo que o valor zero significa que não sentiu essa emoção, enquanto o valor 5 significa que sentiu essa emoção com muita intensidade.

1. Em relação ao filme 1 indique:

Emoções	Intensidade					
	0	1	2	3	4	5
Interesse ou curiosidade	0	1	2	3	4	5
Alegria ou felicidade	0	1	2	3	4	5
Surpresa ou espanto	0	1	2	3	4	5
Angústia ou ansiedade	0	1	2	3	4	5
Cólera ou irritação	0	1	2	3	4	5
Nojo ou repugnância	0	1	2	3	4	5
Desprezo ou desdém	0	1	2	3	4	5
Medo ou receio	0	1	2	3	4	5
Vergonha ou humilhação	0	1	2	3	4	5
Tristeza ou desânimo	0	1	2	3	4	5
Culpa ou remorsos	0	1	2	3	4	5

¹ Versão para investigação (J.P. Correia, A.M. Reis & P. Horta, F.M.U.L., 2009).

² Adaptado de Queirós (1997) e Mendes (2005).

2. Em relação ao filme 2 indique:

Emoções	Intensidade					
Interesse ou curiosidade	0	1	2	3	4	5
Alegria ou felicidade	0	1	2	3	4	5
Surpresa ou espanto	0	1	2	3	4	5
Angústia ou ansiedade	0	1	2	3	4	5
Cólera ou irritação	0	1	2	3	4	5
Nojo ou repugnância	0	1	2	3	4	5
Desprezo ou desdém	0	1	2	3	4	5
Medo ou receio	0	1	2	3	4	5
Vergonha ou humilhação	0	1	2	3	4	5
Tristeza ou desânimo	0	1	2	3	4	5
Culpa ou remorsos	0	1	2	3	4	5

3. Em relação ao filme 3 indique:

Emoções	Intensidade					
Interesse ou curiosidade	0	1	2	3	4	5
Alegria ou felicidade	0	1	2	3	4	5
Surpresa ou espanto	0	1	2	3	4	5
Angústia ou ansiedade	0	1	2	3	4	5
Cólera ou irritação	0	1	2	3	4	5
Nojo ou repugnância	0	1	2	3	4	5
Desprezo ou desdém	0	1	2	3	4	5
Medo ou receio	0	1	2	3	4	5
Vergonha ou humilhação	0	1	2	3	4	5
Tristeza ou desânimo	0	1	2	3	4	5
Culpa ou remorsos	0	1	2	3	4	5

Grupo II**1. Idade:** _____**2. Sexo:** Masculino Feminino**3. Habilitações literárias:**

- | | |
|--------------------------|-----------------------|
| <input type="checkbox"/> | Primeiro ciclo |
| <input type="checkbox"/> | Secundário |
| <input type="checkbox"/> | Licenciatura |
| <input type="checkbox"/> | Formação Pós-graduada |

4. Estado civil:

- | | |
|--------------------------|------------------------------|
| <input type="checkbox"/> | Solteiro |
| <input type="checkbox"/> | Casado ou em união de facto |
| <input type="checkbox"/> | Divorciado/separado ou viúvo |

5. Profissão: _____

6. Há quantos anos tem carta de condução? _____

7. Assinale a(s) carta(s) de condução que possui:

- | | |
|--------------------------|---------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> | A - Motociclos |
| <input type="checkbox"/> | B - Automóveis ligeiros |
| <input type="checkbox"/> | C - Automóveis pesados de mercadorias |
| <input type="checkbox"/> | D - Automóveis pesados de passageiros |

8. Há quantos anos conduz? _____

9. Qual a regularidade com que conduz?

- | | |
|--------------------------|------------------------------|
| <input type="checkbox"/> | Raramente |
| <input type="checkbox"/> | Apenas ao fim de semana |
| <input type="checkbox"/> | Apenas durante os dias úteis |
| <input type="checkbox"/> | Todos os dias |

10. Quantos quilómetros conduz em média por:

semana _____ ou mês _____ ou ano _____

11. Que tipo de veículo conduz mais frequentemente? (pode escolher mais do que uma opção):

- | | |
|--------------------------|----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> | Motociclo |
| <input type="checkbox"/> | Automóvel ligeiro de passageiros |
| <input type="checkbox"/> | Automóvel ligeiro de mercadorias |
| <input type="checkbox"/> | Veículo pesado de passageiros |
| <input type="checkbox"/> | Veículo pesado de mercadorias |

12. Em quantos acidentes de viação esteve envolvido como condutor? _____

12.1. Desses acidentes, em quantos foi dado como condutor responsável pelo acidente? _____

12.2. Desses acidentes, qual (quais) a causa? _____

Grupo III³

As frases seguintes descrevem situações que podem acontecer durante a condução. Para cada uma indique a frequência com que lhe acontecem quando conduz.

	Nunca	Raramente	Poucas vezes	Algumas vezes	Muitas vezes	Quase sempre
1. Tentar ultrapassar um veículo que está a dar sinal de virar à esquerda						
2. Circular na faixa de rodagem errada ao aproximar-se de um cruzamento						
3. Distrair-se e não reparar no sinal de STOP ou de perda de prioridade e quase colidir com os veículos que têm prioridade						
4. Distrair-se e não prestar atenção aos sinais de informação e falhar a saída que pretendia						
5. Distrair-se e não reparar na prioridade aos peões quando muda de rua e a passadeira está depois de uma curva						
6. Conduzir muito próximo da traseira do carro da frente, forçando o seu condutor a conduzir mais rápido ou a sair do caminho						
7. Esquecer-se onde deixou o carro num parque de estacionamento						
8. Ao entrar numa estrada principal, prestar tanta atenção ao fluxo de trânsito que aí circula que quase bate no carro da frente						
9. Ao fazer marcha-atrás, embater em algo que já lá estava mas no qual não tinha reparado						
10. Atravessar um cruzamento com o sinal amarelo mesmo sabendo que vai mudar rapidamente para vermelho						
11. Ao fazer uma curva, quase atropelar um ciclista ou peão que circulam do lado direito						
12. Desrespeitar o limite de velocidade durante a noite ou de madrugada						
13. Esquecer-se e deixar os faróis no máximo até outro condutor fazer sinal de luzes						
14. Esquecer-se de olhar pelo espelho retrovisor ao sair da estrada ou ao mudar de faixa de rodagem						
15. Irritar-se sempre com um tipo particular de condutores e mostrar-lhes a sua hostilidade de qualquer forma						
16. Ficar impaciente com um condutor mais lento na faixa da esquerda e ultrapassá-lo pela direita						
17. Durante uma ultrapassagem, avaliar como menos rápido o veículo que circula em sentido contrário						
18. Durante a condução, ligar um botão quando na realidade pretendia ligar um outro						
19. Travar bruscamente numa estrada escorregadia ou rodar o volante de modo a provocar derrapagens						
20. Pretender viajar na direcção A e aperceber-se que está já na direcção B por ser esse o trajecto habitual						
21. Conduzir mesmo sabendo que ultrapassou o limite permitido de álcool no sangue						
22. Picar-se ou envolver-se em corridas momentâneas com outros condutores						
23. Aperceber-se de que não se lembra muito bem da estrada ao longo da qual acabou de viajar						
24. Zangar-se com o comportamento de outro condutor e persegui-lo para lhe mostrar o seu descontentamento						

³ Traduzido e adaptado do Driver Behavior Questionnaire (Reason et al., 1990, in Reimer et al., 2005).

Grupo IV⁴

As frases seguintes descrevem situações que podem ocorrer durante a condução. Para cada uma indique a cólera ou irritação que costuma sentir quando está nessa situação.

	Pouca					Muita				
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
1. O condutor do carro da frente não avança quando fica o sinal verde	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
2. Vê um outro condutor conduzir depressa demais para o estado da estrada	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
3. Vê um peão que atravessa lentamente e fora da passadeira, obrigando-o a abrandar	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
4. Vê um outro condutor conduzir lentamente na via de ultrapassagem e entupir o trânsito	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
5. Há um condutor que conduz colado à traseira do seu veículo	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
6. Há um outro condutor a conduzir em ziguezague e mete-se à sua frente	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
7. Há um outro condutor, na auto-estrada, que se atravessa à sua frente para sair à direita	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
8. Há um outro condutor que ocupa o estacionamento que você se preparava para usar	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
9. Vê um outro condutor conduzir demasiado devagar para o trânsito daquele local	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
10. Vê um veículo lento circular numa estrada de montanha e recusar encostar à direita para deixar os outros ultrapassarem	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
11. Vê escondido um carro da Polícia que vigia o trânsito	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
12. Há um outro condutor que faz marcha-atrás e parece não ver o seu veículo	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
13. Vê um outro condutor desrespeitar o sinal vermelho ou de stop	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
14. De noite, o veículo com o qual se cruza continua com os faróis nos máximos	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
15. De noite, o veículo atrás de si conduz com os faróis nos máximos	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
16. Passa um radar de controlo de velocidade que está disfarçado	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
17. Quando está a ultrapassar, vê que o outro veículo acelera	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
18. Há um outro condutor que estaciona devagar e entope o trânsito	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
19. Está preso num engarrafamento	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
20. Há um outro condutor vindo da direita que se mete à sua frente e não espera, mesmo vendo que não há mais ninguém atrás de si	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
21. Há um outro condutor que lhe faz um gesto obsceno a propósito da sua condução	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
22. Cai num buraco que não estava sinalizado	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
23. Há um carro da Polícia que circula perto do seu veículo	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
24. Há um outro condutor que lhe buzina a propósito da sua condução	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
25. Vê um outro condutor exceder muito o limite de velocidade naquele local	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
26. Conduz atrás de um camião cuja carga oscila	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
27. Há um outro condutor que lhe grita ou o insulta a propósito da sua condução	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
28. Vê um ciclista conduzir no meio da estrada e entupir o trânsito	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
29. Um agente da Polícia faz-lhe sinal para encostar o carro	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
30. Conduz atrás de um veículo que liberta muito fumo pelo escape ou pinga gasolina ou óleo	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5

⁴ Traduzido e adaptado de Driving Anger Scale (Deffenbacher et al., 1994, in Delhomme & Villieux, 2005).

31. Há um caminhão que liberta areia ou gravilha que bate no seu veículo	1	2	3	4	5
32. Conduz atrás de um caminhão grande que lhe impede a visibilidade	1	2	3	4	5
33. Encontra obras na estrada e é obrigado a fazer um desvio	1	2	3	4	5

Grupo V⁵

Indique para cada uma das situações seguintes a frequência com que ocorrem no seu dia a dia:

	Nunca ou raramente	Ocasionalmente	Frequentemente	Quase sempre
1. Planeio cuidadosamente as minhas tarefas				
2. Faço coisas sem pensar				
3. Tomo decisões rapidamente				
4. Sou uma pessoa despreocupada				
5. Não “presto atenção”				
6. Tenho pensamentos “rápidos”				
7. Planeio as minhas viagens com muita antecedência				
8. Tenho auto-domínio				
9. Concentro-me com facilidade				
10. Sou poupado(a)				
11. Sinto-me pouco à vontade em peças de teatro ou conferências				
12. Penso profundamente em tudo				
13. Planeio ter um trabalho seguro				
14. Digo as coisas sem pensar				
15. Gosto de pensar em problemas complexos				
16. Mudo de trabalho				
17. Sigo “o impulso”				
18. Aborreço-me com relativa facilidade quando estou a resolver problemas mentalmente				
19. Sigo o impulso do momento				
20. Estou sempre a magicar				
21. Mudo de casa				
22. Compro coisas “por impulso”				
23. Só consigo pensar num problema de cada vez				
24. Mudo de hobbies				
25. Gasto mais do que ganho				
26. Penso superficialmente nas coisas				
27. Estou mais interessado(a) no presente que no futuro				
28. Fico inquieto(a) em conferências ou palestras				
29. Gosto de puzzles/quebra-cabeças				
30. Planeio o futuro				

⁵ Barratt Impulsiveness Scale BIS-11 (Patton, Stanford & Barrat, 1995), adaptação portuguesa de Romeiro, Almeida & Horta, (2006).

Grupo VI⁶

Indique se:

	Sim	Não
1. É uma pessoa que muda muitas vezes de humor ou disposição		
2. Dá muita importância ao que as outras pessoas pensam		
3. Considera-se uma pessoa faladora		
4. Se afirma que fará uma determinada coisa, mantém sempre a promessa, mesmo que isso venha a ser desfavorável para si		
5. Já alguma vez se sentiu um “desgraçado ou infeliz” sem ter motivos para isso		
6. Preocupa-se com a possibilidade de vir a ter dívidas		
7. É uma pessoa bastante animada		
8. Alguma vez foi ganancioso de modo a ficar com mais do que aquilo que lhe pertencia		
9. Considera-se uma pessoa irritável		
10. Tomaria drogas que pudessem ter um efeito estranho ou perigoso		
11. Gosta de conhecer novas pessoas		
12. Alguma vez atribuiu as culpas a alguém, mesmo sabendo que a culpa era sua		
13. Sente os seus sentimentos feridos com facilidade		
14. Prefere fazer as coisas à sua maneira em vez de se deixar guiar pelas regras		
15. Consegue, habitualmente, descontrair e divertir-se numa festa animada		
16. Todos os seus hábitos são bons ou desejáveis		
17. Sente-se frequentemente farto		
18. As boas maneiras e a limpeza têm muita importância para si		
19. Costuma ter a iniciativa em fazer novas amizades		
20. Já alguma vez ficou com alguma coisa (mesmo que insignificante) que pertencesse a outra pessoa		
21. Considera-se uma pessoa nervosa		
22. Acha que o casamento está fora de moda e deveria deixar de existir		
23. Consegue facilmente animar uma festa monótona		
24. Já alguma vez partiu ou perdeu algo que pertencia a outra pessoa		
25. Considera-se uma pessoa preocupada		
26. Gosta de cooperar com os outros		
27. Tem tendência para se isolar em situações sociais		
28. Fica preocupado se souber que há erros no seu trabalho		
29. Já alguma vez falou mal, ou de forma maldosa, de alguém		
30. Considera-se uma pessoa tensa ou muito nervosa		
31. Acha que as pessoas ocupam muito tempo com poupanças e seguros para salvaguardar o futuro		
32. Gosta de se misturar com as pessoas		
33. Quando era criança foi alguma vez atrevido para os seus pais		
34. Fica, durante muito tempo, preocupado após uma experiência embaraçosa		
35. Procura não ser mal educado com as outras pessoas		
36. Gosta de ter muita animação e alvoroço à sua volta		
37. Já alguma vez fez batota ao jogo		
38. Sofre dos “nervos”		
39. Gostaria que as outras pessoas tivessem medo de si		
40. Já alguma vez se aproveitou de alguém		

⁶Eysenck Personality Questionnaire Revised - Short Scale (EPQ-R-S de Eysenck, Eysenck & Barret, 1985; Eysenck, & Eysenck, 1996) versão traduzida e adaptada por Oliveira (2008).

	Sim	Não
41. Conserva-se, geralmente, calado quando está com outras pessoas		
42. Sente-se frequentemente só		
43. Pensa que é melhor seguir as regras da sociedade do que ir pelo seu próprio caminho		
44. As outras pessoas consideram-no uma pessoa bastante animada		
45. Costuma fazer sempre aquilo que diz		
46. Sente-se muitas vezes perturbado com sentimentos de culpa		
47. Deixa, algumas vezes, para amanhã o que deve fazer hoje		
48. Consegue manter uma festa animada		

Grupo VII⁷

Cada uma das questões apresentadas contém duas opções de resposta: A e B. Indique qual das opções descreve melhor os seus gostos ou o modo como se sente, assinalando com uma cruz a sua resposta na letra A ou na letra B.

1.

A
B

 Gosto de festas desinibidas e loucas.

B

 Prefiro festas sossegadas e onde se pode ter uma boa conversa.
2.

A
B

 Há alguns filmes que gosto de ver mais do que uma vez.

B

 Não tenho paciência para ver um filme que já tenha visto antes.
3.

A
B

 Penso com frequência que gostaria de ser um alpinista.

B

 Não consigo compreender as pessoas que arriscam as suas vidas a escalar montanhas.
4.

A
B

 Não gosto de nenhum cheiro corporal.

B

 Gosto de alguns cheiros do corpo humano.
5.

A
B

 Aborreço-me de ver sempre as mesmas caras.

B

 Gosto da familiaridade confortável dos amigos de todos os dias.
6.

A
B

 Gosto de explorar sozinho uma cidade desconhecida ou uma zona de uma cidade, ainda que me possa perder.

B

 Prefiro a ajuda de um guia quando estou num local que não conheço bem.
7.

A
B

 Não gosto das pessoas que fazem ou dizem coisas só para chocar ou incomodar os outros.

B

 Quando se consegue prever quase tudo o que alguém fará ou dirá, essa pessoa deve ser aborrecida.
8.

A
B

 Normalmente não gosto de um filme em que possa prever o que se irá passar.

B

 Não me importo de ver um filme em que possa prever o que vai acontecer.
9.

A
B

 Já experimentei drogas ilícitas ou gostaria de o fazer.

B

 Nunca seria capaz de experimentar drogas ilícitas.
10.

A
B

 Não gostaria de experimentar qualquer substância que possa produzir em mim efeitos estranhos ou perigosos.

B

 Gostaria de experimentar algumas das substâncias que produzem alucinações.
11.

A
B

 Uma pessoa sensata evita actividades perigosas.

B

 Por vezes gosto de fazer coisas um pouco arriscadas.

⁷ Sensation Seeking Scale V (Zuckerman, 1994) versão traduzida e adaptada por Oliveira (2008).

12. A Não gosto da companhia de pessoas desinibidas e livres quanto ao sexo.
 B Gosto da companhia de pessoas desinibidas e livres quanto ao sexo.
13. A As substâncias estimulantes incomodam-me.
 B Gosto de ficar “pedrado” de vez em quando, bebendo álcool ou consumindo drogas.
14. A Gosto de experimentar comidas que nunca provei.
 B Peço pratos com os quais estou familiarizado, de modo a evitar decepções ou desilusões.
15. A Gosto de ver vídeos caseiros ou slides de viagens.
 B Ver vídeos caseiros ou slides de viagens de alguém aborrece-me muito.
16. A Gostaria de praticar esqui aquático.
 B Não gostaria de praticar esqui aquático.
17. A Gostaria de experimentar fazer surf.
 B Não gostaria de experimentar fazer surf.
18. A Gostaria de fazer uma viagem sem planos pré-definidos ou horários.
 B Quando viajo gosto de planejar os locais e horários cuidadosamente.
19. A Prefiro ter como amigos pessoas do tipo “terra a terra”
 B Gostaria de fazer amigos em grupos invulgares como artistas, punks ou hippies.
20. A Não gostaria de aprender a pilotar um avião.
 B Gostaria de aprender a pilotar um avião.
21. A Prefiro a superfície da água às suas profundezas.
 B Gostaria de fazer mergulho sub-aquático.
22. A Gostaria de conhecer pessoas que são homossexuais (homens ou mulheres).
 B Afasto-me de qualquer pessoa que suspeite ser homossexual.
23. A Gostaria de experimentar saltar de pára-quedas.
 B Nunca gostaria de experimentar saltar de um avião, com ou sem pára-quedas.
24. A Prefiro amigos que sejam excitantemente imprevisíveis.
 B Prefiro amigos fiáveis e previsíveis.
25. A Não estou interessado em fazer experiências só para experimentar.
 B Gosto de experiências e sensações novas e excitantes, mesmo que sejam um pouco assustadoras, pouco convencionais ou ilegais.
26. A A essência de uma obra de arte está na sua clareza, simetria de formas e harmonia das cores.
 B Encontro frequentemente a beleza nas cores chocantes e formas irregulares das pinturas modernas.
27. A Gosto de passar algum tempo nas proximidades de minha casa.
 B Fico irritado se tenho de me limitar a passear nas proximidades de casa.
28. A Gosto de mergulhar da prancha mais alta.
 B Não gosto da sensação de estar na prancha mais alta, nem me aproximo dela.
29. A Gosto de sair com pessoas que sejam fisicamente excitantes.
 B Gosto de sair com pessoas que partilhem os meus valores.
-

-
30. A Beber muito normalmente estraga uma festa porque algumas pessoas tornam-se ruidosas e violentas.
 B Manter os copos cheios é a razão do sucesso de uma festa.
31. A O pior defeito social é ser rude.
 B O pior defeito social é ser aborrecido.
32. A As pessoas deveriam ter alguma experiência sexual antes do casamento.
 B É preferível um casal começar a sua experiência sexual após o casamento.
33. A Mesmo que tivesse dinheiro, não me preocuparia em me associar a pessoas ricas e famosas do jet-set.
 B Consigo imaginar-me numa vida de prazer pelo mundo fora com pessoas ricas e famosas do jet-set.
34. A Gosto de pessoas brincalhonas e espirituosas, mesmo que por vezes insultem os outros.
 B Não gosto de pessoas que se divertem na expectativa de ferir os sentimentos dos outros.
35. A Existem demasiadas cenas de sexo nos filmes.
 B Gosto de ver muitas das cenas de sexo nos filmes.
36. A Sinto-me melhor depois de beber uns copos.
 B Algo está mal nas pessoas que precisam de álcool para se sentirem bem.
37. A As pessoas deviam vestir-se de acordo com padrões de bom gosto, estilo e perfeição.
 B As pessoas devem vestir-se de acordo com o seu próprio gosto, mesmo que o resultado seja por vezes estranho.
38. A Fazer longas viagens em barcos pequenos é imprudente.
 B Gostaria de fazer uma longa viagem num barco pequeno desde que ele navegasse bem.
39. A Não tenho paciência para pessoas estúpidas ou aborrecidas.
 B Encontro algo interessante em quase todas as pessoas com quem converso.
40. A Esquiar numa montanha com um grande declive é uma boa maneira de acabar de muletas.
 B Gostaria de experimentar a sensação de esquiar muito depressa numa montanha com um grande declive.

ARTIGO PUBLICADO

Personalidade e comportamentos de risco de motoristas: diferenças entre sexos

José Poças Correia¹

Maria da Purificação Cunha Horta

Universidade de Lisboa, Lisboa – Portugal

Resumo: O traço de personalidade procura de sensações está associado a comportamentos de risco na condução, com implicações na vida em sociedade. Este estudo teve como objectivo verificar se o sexo diferencia o traço procura de sensações e a propensão para comportamentos de risco na condução. Foram avaliados 140 motoristas (70 homens, 70 mulheres), com idades entre 25 e 55 anos. Como instrumentos, utilizaram-se um questionário sociodemográfico e as escalas SSS-V e DBQ. Verificou-se que os motoristas masculinos cometem mais infrações e apresentam escores mais elevados na procura de emoção e aventura (TAS), enquanto as mulheres apresentam maior propensão para a busca de experiências (ES) e uma correlação mais forte entre o traço procura de sensações e o cometimento de lapsos e infrações de trânsito. O sexo diferencia o traço procura de sensações e a sua associação aos comportamentos de risco na condução, devendo ser considerado na formação de futuros motoristas.

Palavras-chave: avaliação psicológica; personalidade; procura de sensações; sexo; motoristas.

PERSONALITY AND RISKY BEHAVIOURS OF DRIVERS: SEX DIFFERENCES

Abstract: The sensation seeking personality trait is associated with some risky driving behaviours, which has consequences in society. The aim of this study was to verify whether sex differentiates the sensation-seeking trait and the propensity for risky driving behaviours. 140 drivers were evaluated (70 men, 70 women), aged between 25 and 55 years. The instruments used were a demographic questionnaire and scales SSS-V and DBQ. It was found that male drivers commit more violations and have higher scores in thrill and adventure seeking (TAS), while women are more prone to seek experiences (ES) and a stronger correlation between the trait of sensation seeking and the commitment of lapses and traffic violations. Results suggested that sex differentiates sensation-seeking trait and its association to risky driving behaviours, what should be considered in the training of new drivers.

Keywords: psychological assessment; personality; sensation seeking; sex; drivers.

PERSONALIDAD Y CONDUCTAS DE RIESGO DE LOS CONDUCTORES: DIFERENCIAS DE SEXO

Resumen: El rasgo de personalidad de búsqueda de sensaciones se asocia con comportamientos de riesgo en la conducción, teniendo implicaciones por la vida en la sociedad.

¹ **Endereço para correspondência:** José Poças Correia, Faculdade de Medicina da Universidade de Lisboa, Instituto de Formação Avançada, Avenida Professor Egas Moniz, s/n, Lisboa – Portugal. CEP: 1649-028. E-mail: jpcascorreia@hotmail.com.

El objetivo de este estudio fue verificar si el sexo es diferente en el rasgo búsqueda de sensaciones y en la propensión a las conductas de riesgo en el tráfico. Se evaluaron 140 conductores (70 hombres, 70 mujeres), de entre 25 y 55 años. Los instrumentos utilizados fueron un cuestionario demográfico y escalas SSS-V y DBQ. Los hombres conductores cometen más infracciones de tráfico y tienen puntuaciones más altas en búsqueda de emoción y aventura (TAS), mientras que las mujeres tienen una mayor propensión para buscar experiencias (ES) y tienen una fuerte correlación entre el rasgo de búsqueda de sensaciones y la tendencia para los lapsos y las violaciones de tráfico. La diferencia de sexo en el rasgo búsqueda de sensaciones y su asociación con conductas de riesgo en el tráfico, debería tenerse en cuenta en la formación de los futuros conductores.

Palabras clave: evaluación psicológica; personalidad; búsqueda de sensaciones; sexo; conductores.

Os custos com os acidentes de trânsito podem representar 1% a 1,5% do Produto Interno Bruto de cada país, tendo consequências que se manifestam em diferentes níveis da sociedade, desde a saúde física e psicológica de quem é envolvido em acidentes até à sensação de insegurança e impunidade de quem circula no trânsito. Os acidentes de trânsito, as infrações e a condução perigosa são um fenómeno social da actual vida moderna, sendo alvo de estudos que os tentam compreender, bem como prevenir. No Brasil e em muitos outros países, foi já instituída a obrigatoriedade da avaliação psicológica para adquirir a carteira de habilitação, tentando conhecer características individuais do motorista que possam predispor à ocorrência de acidentes ou protegê-lo dela. Numa recente revisão da literatura sobre estudos empíricos internacionais, Santos, Boff e Konflanz (2012) concluíram que, apesar de no caso brasileiro não existir consenso entre os profissionais da área sobre as características da personalidade a avaliar e os respectivos métodos psicométricos, isso não invalida a existência de inúmeros estudos internacionais que referem a necessidade de avaliar alguns traços de personalidade como a agressividade, a raiva na condução e procura de sensações, pois parecem predizer comportamentos de direção perigosa que potenciam a ocorrência de acidentes de trânsito e colocam em risco a vida em sociedade. Tal como referem Oliveira e Pinheiro (2007), o trânsito é vivido pelas pessoas como uma apropriação privada do espaço público, que se percebe pela forma como dirigem as suas viaturas e cometem todo o tipo de infrações, provocando estas frequentemente acidentes de trânsito com vítimas fatais. Apesar de a personalidade não ser o único elemento preditivo das infrações e dos acidentes de trânsito, Santos *et al.* (2012, p. 107) concluíram que “existem evidências científicas por detrás da necessidade de avaliação dos traços de personalidade em futuros motoristas. Tais características contribuem para os resultados das ocorrências de trânsito”.

Considerando que o fator humano é a principal causa direta dos acidentes de trânsito, alguns autores têm identificado a raiva, o stresse, a ansiedade, a agressividade e a angústia como estados emocionais que mais afetam de forma negativa as capacidades de processamento informacional dos motoristas para conduzir em segurança. À semelhança de outros investigadores, Bartholomeu (2008) identificou a busca por novas emoções e aventuras como um dos fatores da personalidade mais potenciadores do

envolvimento em condutas de risco e violação das normas do trânsito. Este traço de personalidade tem suscitado muita atenção na investigação sobre o comportamento dos motoristas, havendo já países como a Austrália (NSW, 2011) onde as autoridades medem o índice de *sensation seeking* dos candidatos à obtenção da carteira de habilitação como fator de risco para os acidentes. Para Zuckerman (1994), a procura de sensações ou *sensation seeking* é um traço de personalidade que se revela através da procura de sensações e experiências variadas, novas, complexas e intensas e pela intenção de correr riscos físicos, sociais, legais e financeiros por causa das mesmas. Traduz-se numa tendência otimista para abordar novos estímulos e para explorar o ambiente, levando à aceitação do risco pelo prazer que isso acarreta.

Jonah (1997), num estudo de revisão da literatura, verificou que, dos 40 trabalhos analisados, apenas quatro não revelavam uma relação positiva entre a procura de sensações e alguns comportamentos de risco na condução, como a falta do uso do cinto de segurança, excesso de velocidade e variadas infrações de trânsito. Este traço parece influenciar não apenas a forma como os motoristas percebem o risco na condução e respondem a ele, mas também como se adaptam às mudanças originadas pela percepção desse risco. Essa adaptação está frequentemente relacionada com o aumento das condições de segurança ativa e passiva dos veículos, bem como com as condições da via em que se circula. Assim, a procura de sensações influenciaria a adaptação comportamental ao risco, levando a que os motoristas que procuram sensações tirem partido das melhores condições técnicas de segurança dos veículos, permitindo-lhes uma condução mais arriscada, enquanto os outros motoristas tenderiam a manter o mesmo comportamento e por conseguinte a beneficiar-se desse incremento de segurança adicional.

Algumas investigações têm permitido verificar que não existem diferenças significativas nos comportamentos de condução, aptidões e variáveis da personalidade, excepto para a procura de sensações, que permite prever as competências motoras e de segurança na origem da velocidade preferida dos motoristas. A procura de sensações tem sido também fortemente associada a vários tipos de infrações de trânsito, o que, segundo alguns autores, entre eles Jonah, Thiessen e Au-Yeung (2001), pode estar relacionado com excesso de velocidade, ultrapassagens frequentes e mudanças de faixa de rodagem, bem como condução sob fadiga e não utilização de cinto de segurança.

Alguns estudos (Fernandes, Hatfield, & Job, 2010) sugerem que a relação entre a percepção do risco e a condução perigosa é de natureza diferente para homens e para mulheres. No entanto, relativamente ao sexo dos motoristas, há estudos que identificam diferenças de estilo e de comportamento de condução entre homens e mulheres (Reason, Manstead, Stradling, Baxter, & Campbell, 1990; Constantinou, Panayiotou, Konstantinou, Loutsiou-Ladd, & Kapardis, 2011). Relativamente às diferenças de sexo nos traços de personalidade que possam influenciar a condução, as mesmas são aferidas pelos estereótipos relacionados com as atitudes no trânsito. Para as mulheres, os comportamentos de poder e de imprudência representam a forma como o homem é percebido na sua relação social com o trânsito, ao passo que os homens consideram a

mulher como sendo mais atenciosa e disciplinada, daí resultando uma condução mais prudente e cautelosa, o que nos pode levar a inferir que os homens são mais competitivos e as mulheres mais sociáveis no trânsito, exteriorizando um comportamento reflexo da sua história social e familiar. Outros estudos referem que os homens reportam mais acidentes e multas de trânsito (Lonczak, Neighbors, & Donovan, 2007; Reason *et al.*, 1990), constituindo um grupo de risco devido ao modo agressivo como conduzem e a características da personalidade que os levam a subestimar o perigo e a assumir mais riscos na condução, ao contrário das mulheres que, apesar de tenderem a ser mais stressadas do que os homens na condução, cometem menos infrações. De acordo com Jonah *et al.* (2001), os motoristas que procuram sensações adoptam um estilo de condução mais arriscado, embora não existam diferenças significativas quanto a idade, sexo, estatuto socioeconómico ou número de quilómetros percorridos. Em regra, os homens cometem mais infrações do que as mulheres (Reason *et al.*, 1990), e os motoristas mais jovens têm um maior número de comportamentos de risco (Cooper, Pinili, & Chen, 1994).

Os estudos mais recentes têm vindo claramente a identificar os motoristas masculinos, como aqueles que mais são autuados e os que reportam mais acidentes e com maior número de vítimas (Lonczak *et al.*, 2007). Essas diferenças são tão significativas que, de acordo com a National Highway Traffic Safety Administration (2013), em 2002, a probabilidade de os motoristas americanos morrerem na estrada era três vezes superior nos homens do que nas mulheres. Para Lonczak *et al.* (2007), o sexo é um factor de diferenciação importante na condução, especialmente nas situações de trânsito que potenciam o aparecimento da raiva e os factores de risco como o consumo de álcool e a procura de sensações. Considerando que as mulheres são mais cuidadosas do que os homens na condução, isso poderá levá-las a irritarem-se mais quando observam comportamentos menos próprios nos outros motoristas, embora adoptem um conjunto de respostas mais adaptativas do que os homens (Jovanović, Stanojević, & Stanojević, 2011). No que respeita à condução de risco, nomeadamente ao excesso de velocidade, existe uma maior pressão social nos homens do que nas mulheres, e é também neste tipo de comportamento de risco que o traço de personalidade procura de sensações é mais diferenciador para ambos os sexos (Cestac, Paran, & Delhomme, 2011).

Apesar de os resultados obtidos em diversos estudos sugerirem que o género e o sexo dos motoristas influenciam de igual modo a expressão do seu estilo de condução, associando as características socioculturais da masculinidade (género) às competências do motorista experiente (*being a skilful driver*) e as características da feminilidade às competências do motorista seguro (*being a safe driver*) (Özkan & Lajunen, 2006), é ao nível do sexo dos condutores, por ser de raiz biológica, que pretendemos aferir as principais diferenças comportamentais associadas à presença do traço procura de sensações. Com efeito, tal como referem Özkan e Lajunen (2006, p. 270), "O sexo tem uma conotação biológica e as diferenças entre sexos advêm das diferenças temperamentais inatas de cada sexo (como as teorias biológicas de Buss, 1995), ao passo que o género é sobretudo um conceito social e cultural".

A prevalência de elevados níveis de sinistralidade rodoviária em muitos países e a evidência científica de que os acidentes de viação são maioritariamente devidos a factores humanos, bem como a existência de um número pouco significativo de estudos de língua portuguesa sobre esta temática, levaram-nos a tentar verificar se existem diferenças no traço procura de sensações entre motoristas de ambos os sexos e se este traço está relacionado com a propensão para comportamentos de risco na condução.

Tentamos que o estudo contribua para uma melhor compreensão do fenómeno social dos acidentes de trânsito, cujas consequências afectam não só o motorista envolvido, mas, quando resultantes de violações das regras de trânsito, questionam as regras sociais e comprometem a vida em sociedade e as interações entre os diferentes elementos que a compõem. Com base nisso, apresentamos as seguintes hipóteses:

- 1) Os motoristas com maior prevalência do traço procura de sensações apresentam maior predisposição para uma condução mais descuidada e arriscada, sendo essa propensão mais acentuada nos motoristas masculinos do que nos femininos.
- 2) O cometimento dos erros e das infrações que configuram a condução perigosa é mais frequente nos motoristas masculinos mais desinibidos e mais susceptíveis ao tédio, ao contrário dos lapsos que podem ser cometidos indistintamente por motoristas de ambos os sexos.

Método

Participantes

Participaram do estudo 140 motoristas portugueses residentes na área metropolitana de Lisboa, dos quais 70 homens e 70 mulheres, com idades entre os 25 e os 55 anos (média $44,99 \pm 8,28$ anos para os homens e $41,19 \pm 8,69$ anos para as mulheres). Todos tinham experiência de condução superior a dois anos (média $23,27 \pm 7,85$ anos para os homens e $17,60 \pm 7,73$ anos para as mulheres), e verificou-se que 90% dos homens e 84% das mulheres conduziam diariamente.

Instrumentos

O traço de personalidade procura de sensações foi avaliado com recurso à *sensation seeking scale* (SSS-V) de Zuckerman (1994), adaptada para português por Silva e Queirós (2012), composta por quatro subescalas que avaliam as seguintes dimensões: busca de emoção e aventura (*Thrill and Adventure Seeking – TAS*), busca de experiências (*Experience Seeking – ES*), desinibição (*Disinhibition – DIS*) e susceptibilidade ao tédio (*Boredom Susceptibility – BS*), que medem, respectivamente, a procura de experiências arriscadas e pouco usuais, a busca de novas sensações e experiências mentais, de atividades sociais intensas e de intolerância à repetição (Tabela 1). A escala é composta por 40 itens dicotómicos (presença ou ausência do traço), seguindo um modelo de resposta

forçada em que cada subescala é composta por dez itens. O resultado de cada subescala pode variar entre 0 e 10, enquanto o resultado total pode variar de 0 a 40, calculando-se o valor total do traço de procura de sensações, com base no somatório dos valores obtidos com as quatro subescalas. Todas as subescalas apresentam valores de consistência interna aceitáveis, variando o alfa de Cronbach entre 0,66 e 0,76.

Tabela 1. Médias, desvio padrão e teste das diferenças para as dimensões do driver behavior questionnaire (DBQ) e da SSS-V em função do sexo

Dimensões	Média (DP)				Mann-Whitney U	p	
	Masculino		Feminino				
DBQ	Lapsos (0-8)	1,25	(,55)	1,23	(,60)	2352,0	,682
	Erros (0-8)	,84	(,42)	,72	(,47)	1997,0	,058
	Infrações (0-8)	1,30	(,72)	,98	(,57)	1854,0	,013*
SSS-V	TAS (0-10)	5,0	(2,68)	4,00	(2,86)	1942,0	,033*
	ES (0-10)	4,73	(1,83)	5,43	(1,90)	1919,5	,025*
	DIS (0-10)	3,40	(1,50)	3,03	(1,50)	2134,5	,179
	BS (0-10)	2,33	(1,45)	2,80	(1,65)	2033,5	,076
	SStotal (0-40)	15,46	(4,30)	15,26	(5,65)	2431,5	,938

* $p < 0,050$.

TAS = busca de emoção e aventura; ES = busca de experiências; DIS = desinibição; BS = susceptibilidade ao tédio; SStotal = prevalência geral do traço.

Fonte: Elaborada pelos autores.

A propensão para acidentes resultantes dos comportamentos de condução foi avaliada através do *driver behavior questionnaire* (DBQ) de Reason *et al.* (1990), adaptado para português por Correia (2008), tendo 24 itens organizados em três factores de oito itens cada:

- Lapsos que configuram falhas de atenção e de memória e que são menos passíveis de resultar em acidentes graves.
- Erros enquanto ações que se traduzem na falha dos resultados que se pretendiam alcançar e que colocam, de algum modo, a segurança do motorista em risco.
- Infrações de trânsito ou transgressões enquanto condutas deliberadamente contrárias às práticas consideradas necessárias para manter seguro um sistema potencialmente perigoso, estando fortemente associadas aos acidentes de trânsito.

Todas as subescalas apresentam valores de consistência interna aceitáveis, variando o alfa de Cronbach entre 0,61 e 0,73.

Procedimentos

Toda a investigação respeitou os procedimentos éticos e de confidencialidade dos dados, que foram previamente definidos e autorizados para o desenvolvimento deste projeto. A recolha dos dados foi feita numa base individual, com recurso a questionários de autopreenchimento que foram distribuídos e preenchidos presencialmente com o apoio de colaboradores que se empenharam na identificação de participantes voluntários através do método “bola de neve”. Aos participantes foi dado um termo de consentimento informado onde era explicada a natureza do projeto de investigação e garantido o anonimato e a confidencialidade dos dados. Os questionários tinham instruções precisas sobre o seu preenchimento.

Os dados recolhidos foram processados com recurso ao programa de estatística SPSS 20. Foi efectuada uma análise descritiva, bem como correlações parciais de Pearson. Para melhor compreender a predição da interação dos traços de personalidade com os vários tipos de comportamento de condução, foi feita uma análise de regressão. Os testes de normalidade mostram que, de acordo com o teste Kolmogorov-Smirnov, a falta de normalidade da distribuição da maioria das variáveis recomenda a adopção de testes não paramétricos. Contudo, por termos mais de 30 participantes na amostra (140 motoristas) e de acordo com o teorema do limite central da teoria da probabilidade, à medida que a dimensão da amostra aumenta, a distribuição da média aproxima-se da distribuição normal (Maroco, 2010), sendo permitido o uso de testes paramétricos.

Resultados

Quanto aos três comportamentos de risco na condução, podemos constatar (Tabela 1) que, relativamente às mulheres, os motoristas masculinos cometem mais lapsos de condução, erros e infrações, embora essas diferenças apenas tenham relevância significativa nas infrações. Por sua vez e no que respeita às dimensões da personalidade relacionadas com a procura de sensações (Tabela 1), os motoristas masculinos apresentam valores superiores para as dimensões (TAS), (DIS) e total da escala, e valores inferiores ao das mulheres nas dimensões (ES) e (BS), embora com diferenças significativas apenas nas dimensões (TAS) e (ES).

Relativamente às correlações parciais entre as várias dimensões do traço de personalidade procura de sensações e os comportamento de condução (Tabela 2), verificamos que são mais fortes no sexo feminino do que no masculino. Com efeito, nos motoristas femininos, registamos uma correlação significativa entre a (ES) e as infrações, e correlações moderadas entre a (DIS) e os lapsos e as infrações, bem como entre o total do traço e as infrações. Por sua vez, nos motoristas masculinos, apenas registamos uma correlação significativa mas de sentido inverso entre o total do traço e o cometimento de lapsos.

Tabela 2. Correlações parciais de Pearson entre personalidade e comportamento de condução, em função do sexo

		Masculino							
Feminino	Dimensões	1	2	3	4	5	6	7	8
DBQ	1. Lapsos	—	,619**	,442**	-,209	-,140	-,170	-,043	-,263*
	2. Erros	,575**	—	,509**	-,044	-,205	-,065	,106	-,101
	3. Infrações	,491**	,552**	—	,053	-,199	,105	,059	,005
SSS-V	4. TAS	-,010	-,182	,221	—	,243*	,155	-,134	,735**
	5. ES	,173	,049	,268*	,451**	—	,279*	-,135	,627**
	6. DIS	,375**	,221	,455**	,307**	,513**	—	,059	,583**
	7. BS	,054	-,032	,131	,145	,190	,430**	—	,217
	8. SStotal	,169	-,027	,361**	,782**	,757**	,719**	,543**	—

* $p < 0,050$. ** $p < 0,01$.

Nota: As correlações femininas e masculinas são apresentadas respectivamente abaixo e acima da diagonal.

Fonte: Elaborada pelos autores.

A análise da regressão múltipla Stepwise (Tabela 3) permite-nos verificar que, relativamente aos motoristas masculinos, o total do traço procura de sensações apenas explica de forma negativa 7% dos lapsos, enquanto, nos motoristas femininos, a desinibição explica 14% dos lapsos e 21% das infrações.

Tabela 3. Análise de regressão da personalidade como preditora do comportamento de condução

		Comportamento do condutor							
		DBQ-Lapsos				DBQ-Infrações			
Sexo	Personalidade	R ²	β	F	t	R ²	β	F	t
Homens	SS total	,069	-,263	5,064*	-2,250*	—	—	—	—
Mulheres	DIS	,140	,375	11,096*	3,331*	,207	,455	17,765*	4,215*

* $p < 0,050$.

Fonte: Elaborada pelos autores.

Discussão

O elevado número de acidentes rodoviários e os avultados prejuízos de natureza socioeconómica que estes provocam em cada país têm levado os investigadores a tentar conhecer o perfil dos comportamentos de risco que ajudem a prevenir os acidentes. Os resultados obtidos junto de uma amostra composta por indivíduos com razoável experiência de condução em ambiente urbano, onde em regra se verificam as situações

mais problemáticas e mais stressantes em matéria de trânsito, revelaram que os motoristas masculinos relatam o cometimento de um maior número de infrações do que os motoristas femininos, não sendo identificáveis diferenças significativas ao nível do cometimento de lapsos e erros de condução.

O sexo tem sido relacionado com o tipo de condução e com o comportamento da condução, mesmo considerando a idade e a experiência de condução (Reason *et al.*, 1990). Os homens reportam mais acidentes, mais multas de trânsito e mais infrações do que as mulheres (Lonczak *et al.*, 2007). Além disso, os homens apresentam determinadas características da personalidade que os levam a subestimar o perigo e a assumir um maior número de riscos na condução (Constantinou *et al.*, 2011).

Neste estudo, considerámos, na hipótese 1, que os motoristas com maior prevalência da procura de sensações teriam uma maior predisposição para a condução descuidada e arriscada, sendo essa tendência maior nos homens do que nas mulheres, à semelhança do que se tem verificado em estudos anteriores. Contudo, os resultados sugerem poucas diferenças significativas entre os sexos, talvez pelo reduzido tamanho da amostra e pela idade média dos motoristas que é relativamente elevada, comparativamente à de outros estudos que trabalharam com amostras de motoristas mais jovens, o que, segundo a literatura, apresenta uma maior predisposição para o cometimento de mais infrações e para a prática de condução mais arriscada (Cooper *et al.*, 1994).

No que se refere à hipótese 2, considerámos a possibilidade de os homens mais desinibidos e mais susceptíveis ao tédio poderem cometer mais erros e mais infrações, e de os lapsos poderem ser cometidos indiscriminadamente pelos motoristas de ambos os sexos. Verificamos que, nestas dimensões da personalidade, os motoristas masculinos, ao contrário dos motoristas femininos, não apresentam diferenças significativas quanto ao cometimento de erros e infrações, e que os lapsos de condução são cometidos indistintamente pelos motoristas de ambos os sexos, havendo uma correlação significativa entre os três comportamentos de condução.

Verificamos que a dimensão da personalidade desinibição (DIS) é aquela que melhor prediz a ocorrência de lapsos e infrações, sobretudo nos motoristas femininos, ao contrário do total do traço procura de sensações que apenas revela uma predição inversa ou negativa de 7% nos lapsos dos motoristas masculinos. Tal associação negativa permite-nos inferir que, ao invés dos motoristas femininos, os homens com maior escore no total do traço procura de sensações são menos propensos ao cometimento de lapsos de condução e por conseguinte poderão adoptar um estilo de condução mais consciente, embora não necessariamente menos arriscado. À semelhança do que tem sido apurado nalguns estudos internacionais, a desinibição é uma das dimensões da personalidade que potenciam o cometimento de infrações e um estilo de condução mais arriscada (Constantinou *et al.*, 2011).

Algumas investigações têm evitado o tratamento da personalidade por se considerar que é uma variável estável e bastante resistente à mudança e de difícil avaliação. Os nossos resultados apontam para o facto de a personalidade poder ter influência

diferencial em cada sexo nos comportamentos de condução, nomeadamente no cometimento de lapsos, erros e infrações que configuram situações de condução perigosa. À semelhança de outros estudos, podemos verificar que as características pessoais afectam a motivação e o estilo individual de condução, havendo traços de personalidade que podem constituir factores de risco e propensão para os acidentes. A desinibição, por exemplo, quando surge nas mulheres, tende a potenciar a prática de lapsos e de infrações, constituindo-se como um factor de risco adicional que deve ser tido em conta na caracterização do seu comportamento de condução.

O fracasso de algumas campanhas de prevenção de acidentes, particularmente nos grupos dos motoristas de alto risco, pode estar relacionado com a forma como cada sexo percepção os riscos na condução e as atitudes que adopta para os minimizar. Apesar de em futuros estudos ser necessário considerar a utilização de amostras de maior dimensão, por forma a agrupar os participantes por idades e experiência de condução, e, por essa via, melhor fazer realçar e explorar as tendências comportamentais relacionadas com cada sexo, os resultados obtidos podem ser considerados úteis para a formação de futuros motoristas, sendo importante dispor de treinos direccionados para as características individuais, em detrimento de tipologias de formação iguais para todos os candidatos. Alguns autores (Sampaio & Nakano, 2011; Silva & Alchieri, 2007) alertam que esta obrigatoriedade pode não contribuir para uma maior segurança no trânsito, fruto das incertezas que ainda subsistem sobre o perfil psicológico dos motoristas, a padronização dos instrumentos psicométricos e a respetiva validade preditiva no contexto do trânsito. Contudo, conhecer as características da personalidade e as diferenças individuais, como o sexo, que possam ser trabalhadas de forma a prevenir a ocorrência de violações das regras de trânsito que frequentemente estão na origem de acidentes, poderá contribuir para uma vida em sociedade que implique respeito pelas regras e uma saudável convivência entre cidadãos que utilizam as vias de circulação. Tal como referem Oliveira e Pinheiro (2007), compreender os acidentes através dos seus múltiplos determinantes é fundamental para que cada elemento deste fenómeno social contribua para um trânsito mais seguro e sem custos de tantas vidas humanas.

Referências

- Bartholomeu, D. (2008). Traços de personalidade e comportamentos de risco no trânsito: um estudo correlacional. *Psicologia Argumento*, 26(54), 193-206.
- Cestac, J., Paran, F., & Delhomme, P. (2011). Young drivers' sensation seeking, subjective norms, and perceived behavioral control and their roles in predicting speeding intention: How risk-taking motivations evolve with gender and driving experience. *Safety Science*, 49, 424-432. Recuperado de <http://10.0.3.248/j.ssci.2010.10.007>.

- Constantinou, E., Panayiotou, G., Konstantinou, N., Loutsiou-Ladd, A., & Kapardis, A. (2011). Risky and aggressive driving in young adults: personality matters. *Accident Analysis and Prevention*, *43*, 1323-1331. Recuperado de <http://10.0.3.248/j.aap.2011.02.002>.
- Cooper, P. J., Pinili, M., & Chen, W. (1994). An examination of the crash involvement rates of novice drivers aged 16 to 55. *Accident Analysis and Prevention*, *7*, 89-104.
- Correia, J. P. (2008). *A atitude e a motivação do bem conduzir*. Porto: Livpsic-Legis.
- Fernandes, R., Hatfield, J., & Job, R. F. S. (2010). A systematic investigation of the differential predictors for speeding, drink-driving, driving while fatigued, and not wearing a seat belt, among young drivers. *Transportation Research Part F*, *13*, 179-196. Recuperado de <http://10.0.3.248/j.trf.2010.04.007>.
- Jonah, B. A. (1997). Sensation seeking and risky driving: a review and synthesis of the literature. *Accident Analysis and Prevention*, *29*, 651-665. Recuperado de [http://10.0.3.248/S0001-4575\(97\)00017-1](http://10.0.3.248/S0001-4575(97)00017-1).
- Jonah, B. A., Thiessen, R., & Au-Yeung, E. (2001). Sensation seeking, risky driving and behavioral adaptation. *Accident Analysis and Prevention*, *33*, 679-684. Recuperado de [http://10.0.3.248/S0001-4575\(00\)00085-3](http://10.0.3.248/S0001-4575(00)00085-3).
- Jovanović, D., Stanojević, P., & Stanojević, D. (2011). Motives for, and attitudes about, driving-related anger and aggressive driving. *Social Behavior and Personality*, *39*(6), 755-764.
- Lonczak, H. S., Neighbors, C., & Donovan, D. M. (2007). Predicting risky and angry driving as a function of gender. *Accident Analysis and Prevention*, *39*, 536-545. Recuperado de: <http://10.0.3.248/j.aap.2006.09.010>.
- Maroco, J. (2010). *Análise estatística com o PASW*. Pêro Pinheiro: Report Number.
- National Highway Traffic Safety Administration, Washington, U.S. Department of Transportation. (2013, April). *Traffic safety facts: 2011 Data*. Recuperado em 18 maio, 2013, de <http://www-nrd.nhtsa.dot.gov/Pubs/811744.pdf>.
- NSW (2011). Road and Maritime Services, Government of Australia. Recuperado em 15 março, 2013, de <http://www.rta.nsw.gov.au/licensing/tests/driverqualificationtest/sensationseekingscale/index.html/>.
- Oliveira, A. C. F., & Pinheiro, J. Q. (2007). Indicadores psicossociais relacionados a acidentes de trânsito envolvendo motoristas de ônibus. *Psicologia em Estudo*, *12*(1), 171-178. Recuperado de <http://10.0.6.54/S1413-73722007000100020>.
- Özkan, T., & Lajunen, T. (2006). What causes the differences in driving between young men and women? The effects of gender roles and sex on young drivers' driving behaviour and self-assessment of skills. *Transportation Research Part F*, *9*, 269-277.

- Reason, J., Manstead, A., Stradling, S., Baxter, J., & Campbell, K. (1990). Errors and violations on the road: a real distinction? *Ergonomics*, *33*, 1315-1332. Recuperado de <http://10.0.4.56/00140139008925335>.
- Sampaio, M. H. L., & Nakano, T. C. (2011). Avaliação psicológica no contexto do trânsito: revisão de pesquisas brasileiras. *Psicologia: Teoria e Prática*, *13*(1), 15-33.
- Santos, P. L., Boff, R. M., & Konflanz, S. S. (2012). Relevância da avaliação obrigatória de traços de personalidade em motoristas. *Psicologia: Teoria e Prática*, *14*(3), 101-110.
- Silva, A. L., & Queirós, C. (2012). Sensation seeking and burnout police officers. In S. P. Gonçalves & J. Neves (Eds.). *Occupational health psychology: from burnout to well-being* (pp.93-125). Rosemead: Scientific & Academic Publishing.
- Silva, F. H. V. C., & Alchieri, J. C. (2007). Avaliação psicológica da personalidade de condutores: uma revisão de literatura. *PsicoUSF*, *12*(2), 189-196. Recuperado de <http://10.0.6.54/51413-82712007000200007>.
- Zuckerman, M. (1994). *Behavioural expressions and biosocial bases of sensation seeking*. Cambridge: University of Cambridge Press.

Submissão: 22.5.2013

Aceitação: 15.10.2013