

**ANÁLISE DO COMPORTAMENTO
DE RISCO AO VOLANTE DE JOVENS
CONDUTORES COM BASE NA TEORIA DO
COMPORTAMENTO PLANEADO DE AJZEN**

Cristina Pimentão

Mestre Assistente

Faculdade de Ciências Humanas e Sociais - UFP

pimentao@ufp.pt

Resumo

O comportamento do condutor é a causa principal que determina cerca de 80% dos acidentes de trânsito. Dados estatísticos mostram, também, que os jovens condutores, entre os 18 e os 24 anos, estão excessivamente representados nos acidentes de trânsito. Neste estudo procuramos analisar este fenómeno à luz da Teoria da Conduta Planeada de Ajzen (1985, 1991). Como regra geral, quanto mais favorável a atitude e a norma subjectiva em relação a um comportamento (por exemplo, comportamento rodoviário de risco) e quanto maior o controlo comportamental percebido (em relação a esse comportamento), mais forte deverá ser a intenção do indivíduo em realizar o comportamento em questão.

Palavras-Chave

Comportamento rodoviário de risco; Jovens condutores; Teoria da Conduta Planeada

Abstract

The main reason for 80% of driving accidents is the driver behaviour and statistics shows that young drivers, between 18 and 24, are overrepresented in traffic accidents. In our study we intend to understand how the Theory of Planned Behaviour (Ajzen, 1985, 1991) could help us understand risky driving behaviour among young drivers. Based on the model and as a general rule the more favourable the attitude and the subjective norm and the greater de behavioural control the stronger will be the intention to perform risky driving behaviour.

Key Words

Risky driving behaviour; Young drivers; Theory of Planned Behaviour

1. CONSIDERAÇÕES GERAIS SOBRE O TEMA DA SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA

Num registo diário, ou quase diário, somos confrontados com notícias de acidentes de viação, nos meios de comunicação social. Campanhas de prevenção rodoviária regulares alertam e relembram os números dramaticamente elevados da sinistralidade em Portugal. O plano de Prevenção Rodoviária, definido em 2003, tem como objectivo reduzir em 50% o número de mortos e de feridos graves, relativamente à média de 1998-2000, até 2010, com base no objectivo geral definido pela União Europeia. Os acidentes de trânsito têm sido, tradicionalmente, vistos como o resultado da interacção de vários factores do sistema de tráfego, i.e., o ambiente físico, o veículo e o condutor. Contudo, o comportamento do condutor é a causa principal que determina cerca de 80% dos acidentes de trânsito.

A actividade de condução pode apresentar características que são geradoras de stress e de cansaço (por exemplo, muito trânsito nas estradas das grandes cidades, falta de sinalização ou sinalização insuficiente, comportamento dos condutores). Estas características podem potenciar outras situações ansiogénicas do dia-a-dia (por exemplo, preocupações com o trabalho e/ou com a família), provocando mais desconforto a quem conduz que se materializa, muitas vezes, em comportamentos negligentes e de risco. A condução pode, ainda, ser o contexto onde alguns procuram emoções ou sensações ou, de alguma forma, fazer a 'catarse' do dia-a-dia. Estes factos podem dar origem, como referem Reto e Sá (2003), a que a condução, na estrada, seja geradora da sensação que estamos numa selva onde o lema é "salve-se quem puder".

Se por um lado se verifica que o factor humano é a principal causa dos acidentes de viação por outro, constata-se que alguns grupos de condutores estão sobrerrepresentados nas estatísticas dos acidentes de trânsito. Falamos, por exemplo, dos jovens condutores, entre os 18 e os 24 anos, que têm uma maior probabilidade de se envolverem em acidentes de trânsito do que qualquer outro grupo etário (Björnskaug, 2000, citado em Ulleberg e Rundmo, 2003; Moller, 2004; relatórios anuais da sinistralidade rodoviária da DGV¹ de 1999 a 2006).

2. ALGUNS DADOS ESTATÍSTICOS SOBRE OS JOVENS CONDUTORES PORTUGUESES

Os dados que a seguir apresentamos são relativos ao grupo etário dos 20 aos 24 anos uma vez que é aquele que se encontra mais próximo da faixa etária alvo desta investigação (18 aos 24 anos) e porque os dados apresentados nos relatórios anuais sobre a sinistralidade rodoviária da DGV não contemplam o grupo dos 18 aos 24 anos.

¹ A Direcção Geral de Viação (DGV) encontra-se num processo de reestruturação/extinção. Assim, as suas competências nas áreas das contra-ordenações e da segurança rodoviária (n.º2 do Decreto-Lei n.º200/2006 de 25 de Outubro) passaram a ser da responsabilidade da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (criada pelo Decreto-Lei n.º 77/2007 de 29 de Março). No âmbito do mesmo processo de reestruturação foi aprovada a proposta de organização do IMTT, que nos termos da Lei n.º 53/2006, integra as seguintes listas: actividades e procedimentos que asseguram a prossecução das atribuições transferidas da DGTTF, INTF, e DGV nas matérias relativas a condutores e veículos; efectivos actualmente existentes; postos de trabalho necessários; mapas comparativos correspondentes.

Se analisarmos as vítimas segundo o grupo etário, verificamos que na categoria 'vítimas mortais' nos anos de 1996, 1997 e 2005, este grupo etário é o segundo com o maior número de vítimas mortais. O grupo etário com o maior número de vítimas mortais é o dos indivíduos com idade igual ou superior a 65 anos (cf. Quadro 1). Contudo, este grupo etário (≥ 65) apresenta um número muito elevado de indivíduos, em termos de idades, que pode estar a justificar o elevado número de vítimas. O mais provável é que nestes anos se verifique o mesmo que ocorre entre 1998 e 2004, ou seja que o grupo etário dos 20 aos 24 anos é aquele que apresenta o maior número de vítimas mortais feridos graves e feridos leves.

Quadro 1. Vítimas mortais, segundo o grupo etário, de 1996 a 2006

Ano	≤5	6-9	10-14	15-19	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-75+
2006			19**	43	76	111	67	69	59	48	54	49	53	189*	
2005			27**	85	140	105	103	92	85	62	76	66	47	195*	
2004	13	16	13	70	151	136	101	96	83	70	49	64	58	66	134
2003	18	8	22	68	185	160	114	106	94	100	74	55	67	71	193
2002	15	15	25	111	191	169	129	112	113	92	75	66	71	83	181
2001	15	11	23	119	216	176	101	102	94	78	71	72	69	83	199
2000	30	16	20	130	229	180	132	112	106	100	97	63	99	106	193
1999	34	20	17	146	266	208	142	116	103	111	96	77	99	79	221
1998	40	24	47	176	276	205	137	146	111	77	103	86	101	113	219
1997	34	18	41	174	286	201	154	153	112	110	101	101	92	339*	
1996	35	23	36	214	286	207	142	149	136	132	108	133	106	373*	

* valores relativos a ≥ 65 anos

** valores relativos a ≤ 14 anos

Se analisarmos a categoria condutores vítimas segundo o sexo e o grupo etário, verificamos que em 2006, o grupo etário dos 20-24 é o terceiro com o maior número, total, de vítimas mortais. Verifica-se uma diferença considerável no número de vítimas mortais mulheres (3) e homens (51). É o grupo etário com maior número de feridos graves e o segundo maior com feridos leves. Também, nestas duas categorias, se verifica uma forte discrepância entre homens e mulheres, apresentando eles um número mais elevado de vítimas.

Em 2005, verificamos que o grupo etário dos 20-24 é aquele que apresenta o primeiro ou segundo maior número de mortos, feridos graves e leves, entre homens e mulheres.

De 2004 a 2005 os condutores, homens e mulheres, oscilam entre o 1.º ou 2.º grupo etário, com mais vítimas, naquelas categorias (vítimas mortais, feridos graves e feridos leves). Verifica-se uma clara discrepância entre homens e mulheres relativamente ao número de vítimas mortais, feridos graves e feridos leves, de 2001 a 2005, com os homens em destaque. Por exemplo, em 2005 no grupo etário dos 20-24 anos verificaram-se 8 vítimas mortais nas condutoras e 86 vítimas mortais nos condutores homens, 35 feridos graves *versus* 272 e 1096 *versus* 2711 feridos leves.

3. O COMPORTAMENTO DE RISCO AO VOLANTE: CONSTRUCTO MULTIDIMENSIONAL

É importante perceber do que é que falamos quando nos referimos a comportamento de risco ao volante, uma vez que, de acordo com a literatura, estamos a lidar com um constructo complexo e multidimensional. Para alguns autores, trata-se de um comportamento que indica a possibilidade de ocorrer um resultado negativo para a saúde do indivíduo (conductor), bem como para os outros (Ulleberg e Rundmo, 2003). Uma forma de compreendermos o que se entende por comportamento de risco e como é que ele se operacionaliza, quando falamos de condução, é analisando os instrumentos que têm sido utilizados para o estudar. E aqui verificamos que é necessário distinguir vários tipos de comportamento de risco. Ou seja, existem comportamentos de infração que constituem violações deliberadas ou intencionais e comportamentos resultantes de erros ou lapsos (Davey et al., 2007; Díaz, 2002; Lajunen, Parker e Summala, 2004; Reason et al., 1990). As correlações que se verificam entre violações, erros e lapsos parecem indicar que podem ser conceptualizados como 'comportamento de risco'.

4. AS VARIÁVEIS IMPLICADAS NO ESTUDO DO COMPORTAMENTO DE RISCO AO VOLANTE

Vários domínios da Psicologia têm procurado explicar as diferenças individuais na tomada de risco e no envolvimento em acidentes de trânsito. Identificamos, de forma breve, alguns dos factores que têm sido alvo de maior investigação no âmbito do comportamento rodoviário de risco.

- A idade: Tal como pudemos constatar pelas estatísticas da sinistralidade rodoviária, os jovens condutores apresentam um número elevado de vítimas mortais e de feridos. Esta tendência é corroborada pelos resultados da investigação científica em vários países tal como comprova o estudo realizado por Laapotti e Keskinen (2004), que analisou os acidentes de trânsito de condutores jovens (18-25 anos) e de meia-idade (35-55 anos), entre os anos de 1984 e 2000. Verificaram que os condutores jovens tinham mais acidentes, de todos os tipos, do que os condutores de meia-idade;
- O género: vários estudos mostram que os homens estão envolvidos em mais acidentes e cometem mais ofensas e violações, do que as mulheres (Aberg e Rimmo, 1998; Mesken, Lajunen e Summala, 2002);
- Características de personalidade e estados emocionais: Algumas revisões científicas valorizam determinadas características da personalidade, habitualmente presentes nos condutores com propensão a acidentes: a instabilidade emocional, a irritabilidade, a impulsividade, a imaturidade, a agressividade, a procura de sensações intensas, a baixa tolerância à frustração, a insegurança, a baixa auto-estima, a fácil intimidação por parte de outros;
- O estilo de vida: O interesse pelo estudo da influência do estilo de vida no comportamento dos jovens condutores resulta da tomada de consciência de que o comportamento de condução é influenciado por questões motivacionais e atitudinais resultantes de factores individuais, culturais e situacionais fora da situação de condução (Moller, 2004);
- A experiência de condução: Se pensarmos, por exemplo, numa experiência de condução de 3 anos, podemos apontar uma menor vivência de situações de condução e, desta forma, a respostas menos eficazes para um eventual problema e, simultaneamente, a um

conhecimento da estrada mais reduzido porque menos vivenciado e diversificado. Contudo, 3 anos de condução pode já implicar a aquisição de uma certa confiança que após o medo inicial, pode fazer surgir a necessidade de desafio e de testar coisas novas;

- A exigência da sociedade actual: As exigências da sociedade actual que fomentam a competitividade e as pressões temporais e espaciais do chegar depressa, não perder nada, estar em todo o lado podem fomentam comportamentos de risco ao volante. Nos nossos dias as distâncias não se medem mais em quilómetros, mas em tempo.

5. A TEORIA DO COMPORTAMENTO PLANEADO

De acordo com Teoria do Comportamento Planeado (Ajzen, 1985, 1991), a intenção de realizar um determinado comportamento (neste caso concreto, um comportamento de risco ao volante) está dependente da atitude face a esse comportamento, da norma subjectiva e do controlo comportamental percebido. A Figura 1 traduz, sob a forma de diagrama, o modelo.

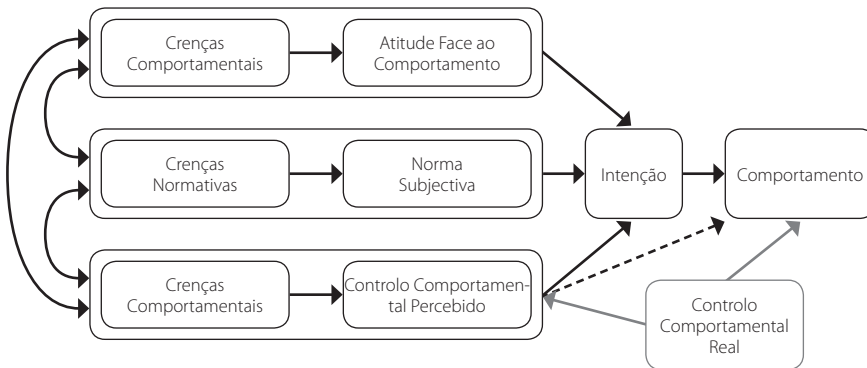


Figura 1. A Teoria do Comportamento Planeado

A atitude face ao comportamento refere-se ao grau em relação ao qual um indivíduo tem uma avaliação favorável ou desfavorável do comportamento em causa. A atitude face ao comportamento é determinada através de uma avaliação das crenças sobre as consequências que podem surgir desse comportamento (crenças comportamentais) e uma avaliação da deseabilidade dessas consequências. O segundo predictor é um factor social designado por norma subjectiva e que se refere à pressão social percebida para realizar ou não realizar o comportamento. A norma subjectiva é a percepção que o indivíduo possui se as pessoas que são importantes para ele, pensam que o comportamento deve ser realizado. A contribuição da opinião de qualquer referente está dependente da motivação que o indivíduo tem em actuar de acordo com os desejos do referente. O terceiro antecedente, da intenção, é o grau de controlo comportamental percebido que se refere à facilidade ou dificuldade de realizar o comportamento. O controlo comportamental percebido traduz a percepção que o indivíduo tem da sua capacidade para realizar um determinado comportamento. Os recursos e oportunidades disponíveis para uma pessoa devem, em certa medida, ditar a probabilidade de realização do comportamento. Pressupõe-se que as intenções capturem os factores motivacionais que influenciam o comportamento, constituindo indicações do quanto os indivíduos estão dispostos a tentar, quanto esforço estão dispostos a despende

para realizar esse comportamento. Como regra geral, quanto mais favorável a atitude e a norma subjectiva em relação a um comportamento e quanto maior o controlo comportamental percebido, mais forte deverá ser a intenção do indivíduo em realizar o comportamento em questão. A importância da atitude, norma subjectiva e controlo comportamental percebido na predição da intenção, varia em função dos comportamentos e situações. Assim, em determinadas situações pode verificar-se que apenas as atitudes têm um impacto significativo na intenção, noutros que as atitudes e o controlo comportamental percebido são suficientes para determinar a intenção e ainda noutros, os três predictores dão contribuições independentes.

Coerente com o seu objectivo de explicar o comportamento humano, e não apenas a predizê-lo, a Teoria do Comportamento Planeado lida com os antecedentes da atitude (crenças comportamentais), da norma subjectiva (crenças normativas) e do controlo comportamental percebido (crenças de controlo), antecedentes que na análise final determinam intenções e comportamentos.

OBJECTIVOS DE INVESTIGAÇÃO

O objectivo geral desta investigação consistiu na análise do comportamento rodoviário de risco de jovens condutores, com base no Modelo da Conduta Planeada de Ajzen. Para a concretização deste objectivo geral, definiram-se os seguintes objectivos específicos: 1) Desenvolver e analisar uma ferramenta (questionário) de análise do comportamento rodoviário de risco com base na Teoria do Comportamento Planeado; 2) Realizar uma análise descritiva dos comportamentos de risco praticados pelos condutores da amostra e da percepção de risco que associam a cada um desses comportamentos; 3) Analisar as dimensões do modelo em função das variáveis sexo, idade, número de anos de carta, número de quilómetros conduzidos, avaliação da capacidade de condução e avaliação da capacidade de condução comparativamente com outros condutores (dada a extensão das análises efectuadas e do volume de resultados obtidos optamos por apresentar, apenas, neste artigo, os resultados que consideramos mais relevantes); 4) Determinar a contribuição de cada uma das dimensões do Modelo para a explicação do comportamento de risco ao volante.

MÉTODO

AMOSTRA

Participaram neste estudo 212 estudantes universitários, maioritariamente da UFP, com idades compreendidas entre os 18 e os 24 anos de idade. O Quadro 2 sintetiza alguma da informação sobre as características da amostra.

Quadro 2. Distribuição dos elementos da amostra segundo o sexo, idade, número de anos de carta de condução e número de quilómetros conduzidos durante a semana e fim-de-semana (N = 212)

Variáveis	n	%
SEXO		
masculino	71	33.5
feminino	141	66.5
IDADE		
18-20	52	24.5
21-22	90	42.5
23-24	66	31.1
ANOS DE CARTA DE CONDUÇÃO		
1	41	19.3
2	41	19.3
3	35	16.5
4	36	17.0
5	33	15.6
6	18	8.5
QUILÓMETROS CONDUZIDOS DURANTE A SEMANA		
0 a 50	57	26.9
51 a 150	49	23.1
151 a 300	62	29.2
301 a 800	38	17.9

MATERIAL E PROCEDIMENTO

Realizamos um *focus group* com a participação de 8 jovens condutores universitários, entre os 18 e os 24 anos. Esta etapa teve como objectivo, através da definição de um guião de entrevista, baseado no Modelo da Conduta Planeada, recolher informação pertinente sobre as características da condução destes condutores. A informação recolhida no *focus group* permitiu criar os itens de um questionário para a operacionalização das diferentes dimensões do Modelo: atitudes, norma subjectiva, controlo comportamental, intenção e comportamento (de risco ao volante de um automóvel). Um mês após a realização do *focus group* procedeu-se à administração do questionário a alunos de várias licenciaturas da UFP. Uma vez que não foram analisadas as medidas indirectas do Modelo (crenças comportamentais, crenças normativas e crenças de controlo) apresentamos, apenas, a seguir um exemplo de um item para cada uma das medidas directas utilizadas no questionário administrado.

- Comportamento auto-informado (passado) de risco ao volante de um automóvel: Os participantes indicavam, para cada um dos comportamentos apresentados, a frequência com que os tinham praticado nos últimos seis meses. Exemplos: falar ao telemóvel enquanto conduz; conduzir sob o efeito de álcool; exceder o limite de velocidade permitido. Nesta questão os participantes dispunham de 7 alternativas de resposta: 1=nunca, 7=sempre. Simultaneamente, solicitamos aos participantes que indicassem, para cada

um dos comportamentos apresentados, o risco que lhes estava associado numa escala com 7 alternativas de resposta: 1= nada de risco, 7=totalmente de risco.

- Atitude face ao comportamento: *Para mim ter o(s) comportamento(s), ao volante de um automóvel, que assinalai (...), nos próximos 6 meses é:* 1=extremamente prejudicial, 7=extremamente benéfico;
- Norma subjectiva: *A maioria das pessoas que são importantes para mim pensam que:* 1=eu devia ter, 7=eu não devia ter o(s) comportamento(s), ao volante de um automóvel, (...), nos próximos 6 meses;
- Controlo comportamental percebido: *Para mim ter o(s) comportamento(s), ao volante de um automóvel, (...), nos próximos 6 meses é:* 1=impossível, 7=possível;
- Intenção: *Eu tenciono ter o(s) comportamento(s), ao volante de um automóvel, (...), nos próximos 6 meses:* 1= discordo totalmente, 7=concordo totalmente;
- Avaliação do risco associado aos comportamentos praticados: *Em que medida considera que os comportamentos que assinalou (...), são comportamentos de risco, ao volante de um automóvel?.* A resposta era dada numa escala de sete níveis de resposta: 1=totalmente de risco, 7=nada de risco.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

ANÁLISE DAS QUALIDADES PSICOMÉTRICAS DO QUESTIONÁRIO

Elaboramos um questionário que procurasse ilustrar, através dos vários itens recolhidos pelo *focus group*, as várias dimensões do Modelo. A análise das qualidades psicométricas efectuadas revelou a necessidade de proceder a alterações futuras no questionário. Na análise factorial realizada, para além das dimensões norma subjectiva, controlo comportamental percebido e intenção, encontramos outros factores que ilustram a dimensão atitude e a dimensão comportamento. A dimensão atitude traduziu-se na componente responsabilidade (p.e., responsável/irresponsável), componente experiencial (p.e., agradável/desagradável), componente benefício prático (p.e., prejudicial/benéfico) e componente motivação e inteligência (p.e., motivante/desmotivante). A dimensão comportamento apresentou três factores que designamos por comportamentos de desrespeito (p.e., falar ao telemóvel enquanto conduz), comportamentos de distração (p.e., conduzir com cansaço) e comportamentos de consumo (p.e., conduzir sob o efeito de álcool). Os valores do Alfa de *Cronbach*, para a análise da fidelidade dos resultados encontrados, mostraram-se aceitáveis para as várias dimensões do modelo, conforme se pode observar pelo quadro seguinte (cf. Quadro 3).

COMPORTAMENTO AUTO-INFORMADO PASSADO E PERCEPÇÃO DE RISCO

Face aos comportamentos de risco identificados, solicitou-se aos participantes que indicassem quais desses comportamentos tinham realizado e com que frequência. Simultaneamente, solicitou-se que indicassem a 'quantidade' de risco que atribuíam a cada um desses comportamentos. O Quadro 4 apresenta os comportamentos de risco praticados e a percepção de risco associada a cada comportamento.

Quadro 3. Análise da consistência interna das dimensões do instrumento

Dimensões	N.º de Itens	Alfa de Cronbach
Atitude I (Componente Responsabilidade)	7	.696
Atitude II (Componente Experiencial)	7	.878
Atitude III (Componente Benefício Prático)	5	.870
Atitudes IV (Componente Motivação e Inteligência)	3	.779
Norma Subjectiva	3	.704
Controlo Comportamental	3	.672
Intenção	4	.809
Comportamento de Risco I (Desrespeito)	3	.715
Comportamento de Risco II (Distracção)	4	.609
Comportamento de Risco III (Consumo)	3	.670
Total	42	.926

Quadro 4. Comportamentos de risco praticados e percepção do seu risco

Comportamentos	Comportamento de risco realizado		Percepção de risco do comportamento realizado	
	M	DP	M	DP
Falar ao telemóvel enquanto conduz	2.89	1.68	5.01	1.49
Exceder o limite de velocidade permitido	4.21	1.53	4.86	1.49
Desrespeito pelo código da estrada	2.65	1.34	5.19	1.44
Conduzir sob o efeito de álcool	1.59	1.27	6.29	4.86
Conduzir sob o efeito de drogas	1.31	1.08	6.25	1.56
Conduzir sob o efeito de medicação, por exemplo anti-depressivos	1.34	1.12	5.74	1.55
Conduzir com cansaço	3.35	1.39	5.48	1.33
Travagens bruscas	2.63	1.05	5.27	1.23
Distracção decorrente do facto de conduzir acompanhado	2.37	1.25	4.87	1.47
Encostar à traseira de outro carro	2.05	1.44	5.39	1.26

- ter o comportamento: 1=nunca, 7=sempre;

- comportamento de risco: 7=totalmente de risco, 1=nada de risco

O comportamento 'exceder o limite de velocidade permitido' é aquele que os participantes mais afirmam praticar e, simultaneamente, aquele que consideram de menor risco. A este comportamento seguem-se os comportamentos 'conduzir com cansaço' e 'falar ao telemóvel enquanto conduz'. Dados da DGV mostram que de 1999 a 2001, o grupo de condutores dos 20 aos 24 anos é aquele em que se verifica o maior número de condutores intervenientes em acidentes relacionados com todas as causas de acidentes identificadas, sendo a velocidade excessiva a causa principal, para acidentes com vítimas, neste grupo. Os motivos que estão na origem destes comportamentos são, com certeza, vários, mas podem estar relacionados, por exemplo, com o exibicionismo, o testar limites, o competir com outros condutores e o prazer da condução. Tal como referem Naatanen e Summala (1976 citados em Gregersen e Bjurulf, 1996) os condutores, normalmente, não sentem qualquer risco quando conduzem e desta forma o motivo relacionado com a 'segurança' pode estar assegurado.

Os resultados encontrados mostram, também, que os comportamentos que os participantes afirmam praticar menos (por ordem decrescente são: conduzir sob o efeito de álcool, conduzir sob o efeito de medicação e conduzir sob o efeito de drogas) são aqueles em relação aos quais percebem maior risco. Apesar da percepção do risco associado a estes comportamentos (comportamento de risco de consumo), é provável que os participantes deste estudo tenham dado uma resposta que vai no sentido da desejabilidade social. Observa-se um número elevado de participantes que afirmam nunca ter conduzido sob o efeito de álcool ou de drogas. É possível constatar que é precisamente nesta faixa etária que o álcool, como causa do envolvimento em acidentes de viação, é mais frequente. É frequente, nesta população de jovens condutores, estudantes universitários, o envolvimento em eventos festivos onde o consumo de álcool é usual.

ANÁLISE DA INTERACÇÃO SEXO X IDADE

Tal como é possível constatar, através do Quadro 5, os homens apresentam um maior comportamento de risco de desrespeito, do que as mulheres, em todos os sub-grupos etários. Este resultado poderá explicar a discrepância, em termos estatísticos, entre homens e mulheres relativamente ao seu envolvimento em acidentes de trânsito dos quais resultaram vítimas mortais, feridos graves e/ou feridos leves e nos quais os homens se encontram mais representados, do que as mulheres. Como referimos, anteriormente, dados da DGV de 2005, mostram que no grupo etário dos 20-24 anos se verificaram 8 vítimas mortais nas condutoras e 86 vítimas mortais nos condutores. São, também, os homens que apresentam um maior comportamento de risco de consumo que se destaca no subgrupo dos 23 aos 24 anos. Este resultado poderá estar relacionado com o facto de os condutores terem mais experiência de condução, associada também a um maior número de anos de carta de condução, o que os levará a arriscar mais a conduzir, por exemplo sob o efeito de álcool

Quadro 5. Médias, desvios padrão, valores de t e de p para a interacção género x idade

Dimensões	Sub-grupo etário	Sexo	n	M	DP	t	p
Comportamento de Desrespeito	18-20	masculino	18	10.39	3.91	2.074	.043
		feminino	34	8.20	3.44		
Norma Subjectiva	21-22	masculino	28	10.36	3.40	-2.002	.048
		feminino	62	12.18	4.22		
Controlo Comportamental	21-22	masculino	28	14.32	3.55	2.047	.044
		feminino	62	12.63	3.67		
Comportamento de Desrespeito	21-22	masculino	28	11.68	3.53	2.854	.005
		feminino	62	9.27	3.77		
Comportamento de Risco de Desrespeito	23-24	masculino	25	11.60	3.34	3.213	.002
		feminino	41	9.07	2.94		
Comportamento de Risco de Consumo	23-24	masculino	25	4.72	2.07	2.054	.047
		feminino	41	3.76	1.41		

ANÁLISE DA VARIÁVEL NÚMERO DE ANOS DE CARTA DE CONDUÇÃO

A análise dos dados permitiu verificar a existência de diferenças, estatisticamente significativas, relativamente à dimensão comportamento de desrespeito, em função dos anos de carta ($F(5, 203)=2.559, p=.029$). Os resultados mostram que os condutores têm uma tendência para terem mais comportamentos de risco à medida que o número de anos de carta aumenta, tendo os condutores com 6 anos de carta o maior número de comportamentos de risco de desrespeito ($M=11.44, DP=3.09$), comparativamente aos restantes grupos. Os condutores com 1 ano de carta são aqueles que apresentam um menor número de comportamentos de risco de desrespeito ($M=8.41, DP=3.52$).

Quando analisamos entre que grupos (relativamente ao número de anos de carta de condução) se verificam as diferenças, o teste de *Tukey HSD* permite verificar que as diferenças, estatisticamente significativas, se verificam entre o grupo com 1 ano de carta e o grupo com 6 anos de carta ($p=.035$). É no comportamento de risco de desrespeito que se verificam as médias mais elevadas de comportamento de risco, nos vários anos de carta, comparativamente com os comportamentos de risco de consumo e de distração.

Dados estatísticos de 2006, mostram que os condutores com carta entre 1 a 5 anos são aqueles que apresentam o maior número de feridos graves e feridos leves. Em 2003 e 2004, é neste grupo de condutores que se verifica o maior número de vítimas mortais. Provavelmente, este cenário resulta do facto de os condutores não terem uma experiência de condução que abarque um número significativo de situações que lhes permita enriquecer o seu portfolio de competências ao nível da condução automóvel. É de salientar o facto de à medida que os condutores vão ganhando experiência, com o aumento do número de anos de carta, vão, também, aumentando o número de comportamentos de risco de desrespeito. Isto poderá ser resultado do facto de se sentirem mais confiantes nas suas capacidades e portanto, arriscarem mais. Como defende Matos (1991), este processo remete, por vezes, para ideias de onnipotência e desta forma, a potência do carro que é conduzido poderá transformar-se, inconscientemente, na onnipotência do condutor.

ANÁLISE DA INTERACÇÃO SEXO X NÚMERO DE ANOS DE CARTA DE CONDUÇÃO

Podemos destacar nestes resultados, o facto de não se verificarem diferenças, entre homens e mulheres, com um ano de carta de condução. Isto deverá resultar da inexperiência de ambos na prática da condução. Contudo, este cenário altera-se à medida que o número de anos de carta vai aumentando. Encontramos nos condutores com três anos de carta de condução, diferenças, estatisticamente, significativas nas dimensões atitude II ($t(26.70)=2.184, p=.038$), comportamento de risco de desrespeito ($t(33)=2.882, p=.007$) e comportamento de risco de distração ($t(11.94)=2.764, p=.017$). Os homens apresentam uma atitude II (relacionada com a experiência da condução: agradável/desagradável; etc.) mais favorável ($M=28.50, DP=5.89$) do que as mulheres ($M=22.68, DP=9.53$) em relação ao comportamento de risco. Os homens apresentam um maior comportamento de risco de desrespeito ($M=11.80, DP=2.78$), do que as mulheres ($M=8.12, DP=3.62$). O mesmo se verifica para o comportamento de risco de distração, ou seja os homens apresentam um maior comportamento de risco de distração ($M=10.10, DP=3.51$), do que as mulheres ($M=6.80, DP=2.20$). Com 6 anos de carta de condução, os resultados mostram a existência de diferenças, estatisticamente significativas, nas dimensões intenção ($t(16)=2.453, p=.026$) e controlo compor-

tamental ($t(16)=2.563, p=.021$). Os homens apresentam uma maior intenção de praticar o comportamento de risco ($M=15.73, DP=4.65$), do que as mulheres ($M=11.00, DP= 2.52$). Os homens, também, apresentam um maior controlo comportamental ($M=15.73, DP= 3.72$), do que as mulheres ($M=11.57, DP=2.64$). O aumento do número de anos de carta de condução acaba por atribuir aos condutores mais experiência e mais confiança que se pode traduzir em maior disponibilidade para praticar comportamentos de risco.

Na análise da relação entre os vários subgrupos etários e o número de anos de carta de condução verificamos que a inexistência de diferenças ou a existência de diferenças, estatísticas, marginalmente significativas poderá indicar que o grupo de condutores entre os 18 e os 24 anos apresenta um padrão de comportamento de risco ao volante muito semelhante.

ANÁLISE DA INTERACÇÃO SEXO X IDADE X NÚMERO DE QUILOMETROS CONDUZIDOS DURANTE A SEMANA

Esta interacção revelou uma diferença, estatisticamente significativa, para a dimensão atitude III - benefício prático ($F(6, 202)=2.367, p=.032$). A análise das diferenças de médias permite constatar que os condutores, homens e mulheres, que conduzem mais quilómetros, durante a semana, são aqueles que apresentam uma atitude mais favorável face ao comportamento de risco, do que os condutores que conduzem menos quilómetros. Esta tendência verifica-se em todos os subgrupos etários. A realização de um número elevado de quilómetros, ao volante de um automóvel, durante a semana, nos condutores da nossa amostra poderá ser justificado por razões académicas, profissionais, pessoais ou a combinação destas. Ou seja, a realização do comportamento de risco pode resultar da necessidade de cumprir diferentes tarefas ou compromissos. Desta forma, o comportamento rodoviário de risco poderá proporcionar aos condutores um benefício prático que justifica a sua realização e explica a atitude favorável face à sua prática. McGwin e Brown (1999) mostram que quando se analisa a taxa de fatalidade de tráfego por 100.000.000 milhas conduzidas, verifica-se que são os condutores entre os 15-24 e os que apresentam idade igual ou superior a 75 anos que apresentam os valores mais elevados.

ANÁLISE DE REGRESSÃO MÚLTIPLA

Realizamos uma análise de regressão múltipla, através do método *Stepwise*. Para isso consideramos as dimensões atitude, norma subjectiva e controlo comportamental percebido como variáveis independentes e o comportamento de risco como variável dependente. Relativamente, ao comportamento de risco de desrespeito, os resultados mostram que os predictores deste comportamento são a atitude I, a atitude III e o controlo comportamental. A Atitude I apresenta um maior peso na predição do comportamento de risco de desrespeito ($\beta=-.352, t=-4.070$), contribuindo para 19% da variância explicada. Relativamente, ao comportamento de risco de distração, os resultados mostram que os predictores deste comportamento são a atitude I e a atitude III. No comportamento de risco de distração é a atitude III que apresenta um maior peso na predição deste comportamento ($\beta=.435, t=4.932$), contribuindo para 4% da variância explicada. Relativamente, ao comportamento de risco de consumo, os resultados mostram que os predictores deste comportamento são a atitude I e a atitude III. Neste comportamento é a atitude III que apresenta um maior peso na predição deste comportamento ($\beta=.404, t=4.539$), contribuindo para 6% da variância explicada. Face aos resultados encontrados verifica-se que a dimensão atitude é aquela que

apresenta um maior poder preditivo do comportamento de risco ao volante, em particular a componente responsabilidade (atitude I) e a componente benefício prático (atitude III). Verificamos, também, ao realizar uma regressão considerando a variável intenção como variável dependente que a componente benefício prático, da dimensão atitude, apresenta um peso significativo na sua predição ($\beta = .447$, $t = 7.671$), contribuindo para quase 60% da variância explicada. Tal como prevê o Modelo, a importância da atitude, da norma subjectiva e do controlo comportamental percebido na predição da intenção, varia em função dos comportamentos e situações. Neste caso, verificamos que a dimensão atitude tem um impacto significativo na determinação da intenção e do comportamento de risco.

CONCLUSÃO

O plano nacional de prevenção rodoviária visa reduzir em 50% o número de mortos e de feridos graves, relativamente à média de 1998-2000, até 2010. Para que este objectivo seja exequível têm vindo a ser implementadas, ao longo do últimos anos, uma série de medidas que, contudo não contemplam acções específicas dirigidas aos jovens condutores, sobrerrepresentados nas estatísticas da sinistralidade rodoviária. Procuramos analisar o comportamento de risco ao volante de jovens condutores com base na Teoria do Comportamento Planeado de Ajzen. No âmbito desta teoria quanto mais favorável a atitude e a norma subjectiva em relação a um comportamento e quanto maior o controlo comportamental percebido, mais forte deverá ser a intenção do indivíduo em realizar o comportamento em questão. Um dos objectivos deste trabalho consistiu na construção de um questionário que permitisse analisar o comportamento de risco ao volante de um automóvel e determinar quais as dimensões do modelo que permitem predizer a intenção de praticar o comportamento. A análise de regressão múltipla mostrou que a dimensão atitude, em especial a sua componente de benefício prático, parece ser um bom preditor da intenção para realizar o comportamento de risco.

Exceder o limite de velocidade permitido foi o comportamento que os condutores mais afirmaram praticar e, simultaneamente, aquele que consideraram de menor risco. À prática deste comportamento, seguem-se, por ordem decrescente, o conduzir com cansaço e falar ao telemóvel enquanto conduz. Os resultados encontrados mostraram, também, que os comportamentos que os participantes afirmaram praticar menos são os de comportamento de risco de consumo (p.e., conduzir sob o efeito de álcool) e são, também, estes que perceberam de maior risco. É provável, que os participantes deste estudo tenham dado uma resposta que vai no sentido da desejabilidade social, uma vez que se observou um número elevado de participantes que afirmaram nunca ter conduzido sob o efeito de álcool, sendo uma faixa etária onde se registam muitos casos de condução sob o efeito de álcool.

Os homens apresentam um maior comportamento de risco de desrespeito, do que as mulheres, em todos os subgrupos etários considerados. São, também, os homens que apresentam um maior comportamento de risco de consumo que se destaca no subgrupo dos 23 aos 24 anos. Este resultado vai de encontro às estatísticas de sinistralidade rodoviária, que mostram uma discrepância acentuada no envolvimento dos homens e mulheres em acidentes de trânsito dos quais resultaram vítimas mortais, feridos graves e/ou feridos leves, estando os condutores homens representados em maior número.

Os condutores apresentam uma tendência para terem mais comportamentos de risco à medida que o número de anos de carta aumenta, tendo os condutores com 6 anos de carta o maior número de comportamentos de risco de desrespeito, comparativamente aos restantes grupos. Os condutores com 1 ano de carta são aqueles que apresentam um menor número de comportamentos de risco de desrespeito.

Os condutores, homens e mulheres, que conduzem mais quilómetros, durante a semana, são aqueles que apresentam uma atitude mais favorável face ao comportamento de risco, do que os condutores que conduzem menos quilómetros. Esta tendência verifica-se em todos os subgrupos etários. Um número elevado de quilómetros conduzidos pode estar relacionado com a realização de múltiplas tarefas de trabalho ou outras que para a sua realização podem levar o condutor a ter comportamentos de risco e a valorizar ou minimizar a sua realização.

A próxima etapa de investigação passa pelo redesenho do instrumento de análise do comportamento rodoviário de risco, com base no Modelo da Conduta Planeada, criado para este estudo. Como referimos, a análise das qualidades psicométricas do questionário revelou a necessidade de proceder a alterações que passarão, por exemplo, pela identificação de itens que ilustrem de forma mais eficaz as várias dimensões do modelo. Simultaneamente, iremos proceder à selecção de um número limitado de comportamentos de risco a analisar, com base na relevância da sua implicação actual nos acidentes rodoviários. Consideramos também, a possibilidade de alargar a faixa etária de análise dos 18 aos 50 anos, no sentido de verificar a existência, ou não, à semelhança de outros estudos, de diferenças no comportamento de risco dos condutores de automóveis.

BIBLIOGRAFIA

- ABERG, L. e Rimmo, P.-A** (1998). Dimensions of Aberrant Driver Behaviour. *In: Ergonomics*, 41, pp. 39-56.
- AJZEN, I.** (1985). From Intentions to Actions: A Theory of Planned Behavior. *In: Kuhl, J. e Beckmann J. (Eds.). Action-Control: From Cognition to Behavior*. Heidelberg, Springer, pp. 11-39.
- AJZEN, I.** (1991). The Theory of Planned Behavior. *In: Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50, pp. 179-211.
- DAVEY, J., Wishart, J., Freeman, J. e Watson, B.** (2007). An Application of the Driver Behaviour Questionnaire in an Australian Organizational Fleet Setting. *In: Transportation Research Part F*, 10, pp. 11-21.
- DÍAZ MOYANO, E.** (2002). Theory of Planned Behavior and Pedestrian's Intentions to Violate Traffic Regulations. *In: Transportation Research Part F*, 5, pp. 169-175.
- Direcção Geral de Viação** (1999). Sinistralidade Rodoviária. Elementos Estatísticos. [Em linha]. Disponível em http://www.dgv.pt/UploadedFiles/relatorio_99.pdf. [Consultado em 07/08/2006].
- Direcção Geral de Viação** (2000). Sinistralidade Rodoviária. Elementos Estatísticos. [Em linha]. Disponível em http://www.dgv.pt/UploadedFiles/rel_final_00.pdf. [Consultado em 07/08/2006].
- Direcção Geral de Viação** (2001). Sinistralidade Rodoviária. Elementos Estatísticos. [Em linha]. Disponível em http://www.dgv.pt/UploadedFiles/relatorio_anual_01_b.pdf. [Consultado em 08/08/2006].

- Direcção Geral de Viação** (2002). Sinistralidade Rodoviária. Elementos Estatísticos. [Em linha]. Disponível em <http://www.dgv.pt/UpLoadedFiles/relatsinist2002.pdf>. [Consultado em 08/08/2006].
- Direcção Geral de Viação** (2003). Sinistralidade Rodoviária. Elementos Estatísticos. [Em linha]. Disponível em http://www.dgv.pt/UpLoadedFiles/RELAT_ANUAL_03.pdf. [Consultado em 08/08/2006].
- Direcção Geral de Viação** (2004). Sinistralidade Rodoviária. Elementos Estatísticos. [Em linha]. Disponível em http://www.dgv.pt/UpLoadedFiles/REL_ANUAL04.pdf. [Consultado em 09/08/2006].
- Direcção Geral de Viação** (2005). Sinistralidade Rodoviária. Elementos Estatísticos. [Em linha]. Disponível em http://www.dgv.pt/UpLoadedFiles/Rel_anual05.pdf. [Consultado em 09/08/2006].
- Direcção Geral de Viação** (2006, Junho). Principais Indicadores de Sinistralidade Continente [Em linha]. Disponível em: http://www.dgv.pt/UpLoadedFiles/Porto_sem1_06.pdf. [Consultado em 22/04/2007].
- GREGERSEN, N. P. e Bjurulf, P.** (1996). Young Novice Drivers: Towards a Model of Their Accident Involvement. *In: Accident Analysis and Prevention*, 28(2), pp. 229-241.
- LAAPOTTI, S. e Keskinen, E.** (2004). Has the Difference in Accident Patterns Between Male and Female Drivers Changed Between 1984 e 2000? *In: Accident Analysis and Prevention*, 36, pp. 577-584.
- LAJUNEN, T., Parker, D. e Summala, H.** (2004). The Manchester Driver Behaviour Questionnaire: A Cross-Cultural Study. *In: Accident Analysis and Prevention*, 36, pp. 231-238.
- MATOS, I.** (1991). *Factores de Risco Psicológico em Jovens Condutores de Motorizada e Sua Influência Relativa na Ocorrência dos Acidentes*. Tese de Doutoramento em Psicologia, Universidade de Lisboa, Faculdade de Psicologia e de Ciências da Educação da Universidade de Lisboa, Lisboa.
- McGWIN, Jr, D. B. e Brown, D. B.** (1999). Characteristics of Traffic Crashes Among Young, Middle-Aged, and Older Drivers. *In: Accident Analysis and Prevention*, 31, pp. 181-198.
- Mesken, J., Lajunen, T. e Summala, H.** (2002). Interpersonal Violations, Speeding Violations and Their Relation to Accident Involvement in Finland. *In: Ergonomics*, 45, pp. 469-483.
- MØLLER, M.** (2004). An Explorative Study of the Relationship Between Lifestyle and Driving Behaviour Among Young Drivers. *In: Accident Analysis and Prevention*, 36, pp. 1081-1088.
- MOYANO DÍAZ, E.** (2002). Theory of Planned Behavior and Pedestrians Intentions to Violate Traffic Regulations. *In: Transportation Research Part F*, 5, pp. 169-175.
- REASON, J., Manstead, A., Stradling, S., Baxter, J. e Campbell, K.** (1990). Errors and Violations: A Real Distinction? *In: Ergonomics*, 33, pp. 1315-1332.
- RETO, L. e Sá, J.** (2003). *Porque Nos Matamos na Estrada e Como o Evitar*. Lisboa, Editorial Notícias.
- ULLEBERG, P. e Rundmo, T.** (2003). Personality, Attitudes and Risk Perception as Predictors of Risky Driving Behaviour Among Young Drivers. *In: Safety Science*, 41, pp. 427-443.

Nota: Este artigo contém informação apresentada no trabalho de investigação tutelado (não publicado), realizado para a obtenção do DEA (Diploma de Estudos Avançados), no âmbito do programa de doutoramento em Psicologia Social e Básica, da Universidade de Santiago de Compostela.