

Condução de risco: Um estudo exploratório sobre os aspectos psicológicos do risco na tarefa de condução (*)

RENATA GIRÃO (**)
RUI ARAGÃO OLIVEIRA (***)

1. INTRODUÇÃO TEÓRICA

O desenvolvimento do automóvel constituiu um dos fenómenos mais relevantes do século XX. O veículo a motor revolucionou o meio de transporte rodoviário, desempenhando um papel preponderante na qualidade de vida, facilitando as deslocações e promovendo a proximidade entre os locais.

Por outro lado, ao automóvel estão associadas conotações simbólicas, que remetem para sentimentos de afirmação pessoal e social, assim como de potência e competição. É também dotado de um poder real, ao qual se associam fantasias individuais de competição (com o tempo, com a distância e com os outros), sendo este poder exercitado por cada um de acordo com a sua perso-

nalidade (J. A. Girão, 1993). Deste modo, a tarefa de condução devido às suas características específicas, possibilita poder de gratificação, prestígio, juventude e negação da realidade, permitindo agir os impulsos sem a mediação do pensamento e representando um fácil meio de expressão através do agir, ou seja, facilitando a projecção (M. Horta & J. Coelho, 2001).

Até à data foram essencialmente desenvolvidos projectos e estudos com adolescentes, por esta ser uma fase conturbada por excelência e motivadora de comportamentos de risco, devido à necessidade de procura de identidade e busca de autonomia. Contudo, torna-se importante, devido ao número cada vez maior de infracções cometidas por adultos e aos comportamentos de risco que nestas se encontram implícitos, perceber o que leva os indivíduos a tomarem estas atitudes. Deste modo, pareceu-nos importante e pertinente, realizar um estudo exploratório sobre o potencial de risco desta população, bem como, compreender os factores que desencadeiam este tipo de comportamento, tendo como objectivos:

- investigar as relações de risco numa população adulta, nomeadamente de risco suicidário;
- analisar a relação de algumas variáveis so-

(*) Comunicação apresentada nas II Jornadas de Psicologia do Tráfego da Prevenção Rodoviária Portuguesa – “Investigação e Intervenção na Realidade Portuguesa”, ISPA, 17 e 18 de Outubro de 2003.

(**) Prevenção Rodoviária Portuguesa.

(***) Instituto Superior de Psicologia Aplicada, Lisboa. E-mail: raragao@ispa.pt

cio-demográficas (como, a idade, o sexo, a experiência de condução, os quilómetros realizados semanalmente e as multas registadas), com o risco levado a cabo por esta população;

- descobrir se o sentimento de saúde geral influencia, de algum modo, uma condução de risco.

Barros *et al.* (1995), postulam que o processo de condução é determinado por uma multiplicidade de variáveis que surgem associadas a quatro elementos do trânsito rodoviário – o condutor, o veículo, o meio e as normas de circulação. Referem também, que embora todos os factores contribuam de sobremaneira para uma boa condução, o factor humano afigura-se como o elemento de risco mais importante na realização desta. Barros e Loureiro (1997), desenvolveram um estudo baseado num trabalho realizado por Reason *et al.* (1990, cit. por Barros & Loureiro, 1997), que relaciona transgressões com variáveis socio-demográficas (como a idade, o sexo, a experiência de condução, os quilómetros realizados semanalmente e as multas registadas), tendo chegado à conclusão de que as transgressões são, de um modo geral, mais cometidas por indivíduos jovens e do sexo masculino. Por outro lado, os condutores com carta há mais de dois anos e menos de seis, cometem ainda um maior número de transgressões, assim como os que conduzem em média mais de duzentos quilómetros por semana e os que não foram multados nos últimos cinco anos.

M. Matos (1991) realizou uma Dissertação de Doutoramento sobre os “Factores de risco psicológico em jovens condutores de motorizada e sua influência relativa na ocorrência de acidentes”, tendo chegado à conclusão de que os acidentes de motorizada dos adolescentes não parecem ser devidos ao acaso, mas sim a um conjunto de circunstâncias individuais, familiares e psicossociais inerentes à própria adolescência. Por outro lado, o autor demonstra que a conjugação do risco suicidário e da ansiedade parecem ser determinantes na média de acidentes e na tendência suicidária. Os sujeitos com risco suicidário elevado e ansiedade baixa que detêm a média mais elevada de acidentes, parecendo estes factores indicar uma expressão directa, através do agir,

de um impulso agressivo, que surge como forma de escoamento da ansiedade.

1.1. *Suicídio e Saúde Geral*

Stork (1977) encara o suicídio, como uma profunda perturbação do bem estar e da auto-estima, o que origina uma intenção de atentar contra a integridade, a identidade e até a própria vida. Existem diversas formas de comportamento suicidário, que se expressam por exemplo, num perfil de personalidade depressiva, constituído por sentimentos de tristeza profunda, de desencorajamento, de desespero e de uma sensação de se encontrar num impasse. Aos sentimentos descritos, associam-se a resignação, o estado de angústia, os sentimentos de culpabilidade, os impulsos e as agressões. As somatizações, os comportamentos anti-sociais, as toxicomanias e os acidentes múltiplos, fazem também parte do quadro referido. O suicídio, não é mais do que uma passagem ao acto que representa muitas vezes, uma função de apelo, uma linguagem, uma aposta, um jogo com a morte. Contudo, por vezes, o comportamento auto-agressivo, pode desencadear momentaneamente uma função de protecção, ou mesmo ter um efeito estruturante, visto após uma passagem ao acto suicidário, os traços essenciais da personalidade suicidária, como por exemplo, os sentimentos de animosidade desaparecerem, certos problemas serem resolvidos e as motivações para o risco serem abolidas (Tadic *et al.*, 1971, cit. por Stork, 1977).

J. Stork (1977), estabelece ainda uma relação entre a personalidade depressiva suicidária e o risco de suicídio, com os comportamentos que fazem parte do campo suicidário inconsciente, como é o caso da propensão para o álcool e para as drogas, dos comportamentos anti-sociais e dos acidentes múltiplos.

Por outro lado, T. Haenal e P. Kielholz (1983, cit. por M. Matos, 1991), referem que muitas vezes a depressão está oculta sob a forma de somatização e de risco auto-destrutivo. Sperling (1967, cit. por M. Matos, 1991) considera, por seu turno, que existem alternâncias entre manifestação psicossomáticas e comportamento de “acting out”. Este autor é da opinião que no primeiro caso ocorre uma inflexão da agressividade sobre o corpo e os objectos internos, ao passo que no segundo ocorre uma agressividade virada para o exterior que se

manifesta sob a forma de “acting”. Deste modo, ambas as manifestações reflectem uma hiperactividade e uma baixa tolerância à frustração, o que implica a necessidade de uma descarga urgente. M. Geada *et al.* (1991, cit por M. Geada *et al.*, 1994, p. 58) postulam que «... o bem estar estar psicológico embora não influa significativamente nos comportamentos de saúde é um bom preditor do evitamento de comportamentos de risco». Salientam também, que os estilos de vida adoptados pelos sujeitos podem ter consequências importantes nos níveis de saúde actuais e futuros dos indivíduos, na longevidade, na incapacidade e na mortalidade, ou seja, que a adesão a comportamentos de saúde parece congruente com o evitamento de comportamentos de risco em domínios diversos, que podem ir desde a condução à utilização de drogas. Os sujeitos que melhor aderem aos primeiros são também os que mais tendem a evitar os segundos. Estes autores realizaram um estudo onde tentaram correlacionar os hábitos de saúde, os comportamentos de risco e o sexo, tendo chegado à conclusão de que os primeiros variam em função do segundo. Deste modo, inferiram que o sexo masculino tem tendência a consumir mais álcool, a beber mais quando conduz e a guiar a maior velocidade, embora também faça mais exercício físico.

2. MÉTODO

A amostra é constituída por 62 sujeitos (60 do sexo masculino e 2 do sexo feminino), com idades compreendidas entre os 23 e os 64, tendo sido recolhida na Prevenção Rodoviária Portuguesa, no âmbito de um projecto de reabilitação, realizado com indivíduos que tenham sido objecto de procedimentos judiciais na sequência de uma ou mais infracções estradais, nomeadamente crime de condução em estado de embriaguez (ou seja, com uma taxa de alcoolémia superior a 1,2 g/l).

O presente estudo é exploratório de carácter descritivo, e tem como objectivo descobrir e identificar factores predisponentes da realização de comportamento de risco, tentando deste modo, encontrar uma razão para a ocorrência desses mesmos comportamentos. Procurou-se investigar como se relacionam entre si, o risco, o sexo e a idade dos indivíduos; o risco, a idade, o número

de anos de carta e o número de quilómetros percorridos por ano; o risco, a taxa de alcoolémia e o número de vezes que foi apanhado com álcool; o risco com o facto de o indivíduo ir ou não sozinho no veículo; e o risco e o sentimento de saúde geral.

Para a realização do presente estudo foi passada aos sujeitos, uma bateria de testes constituída por: Escala de Risco Suicidário de Stork (1972), adaptada à população Portuguesa em 1986, constituída por 76 itens organizados em torno de 10 temáticas e que fornece 5 níveis de risco, que variam entre o estado normal e o risco suicidário extremamente importante; e a Escala de Saúde Física de Barton e cols. (1992), traduzida e adaptada por Silva e cols. (1994), constituída por 16 itens, posteriormente analisados de acordo com parâmetros que vão desde as queixas físicas raras às queixas muito frequentes (R. Girão, 2001). Foram também recolhidos os seguintes dados: idade, sexo, número de anos de carta de condução, número de quilómetros realizados por ano, hora em que foi apanhado com álcool, ocorrência ou não de acidente, ir sozinho ou acompanhado, número de vezes apanhado a conduzir com álcool, e a taxa de alcoolémia.

3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

A amostra constituída por 62 sujeitos, revela uma percentagem de adesão aos questionários apresentados (Escala de Risco de Stork e Escala de Saúde Geral) de 93,5%. Na Escala de Stork, o valor mínimo encontrado foi de 9 e o máximo de 118, com uma mediana de 44,3 e para uma variância de 22,9. Na Escala de Saúde Física, o mínimo encontrado foi de 17 e o máximo de 50, com uma mediana de 26,8 e uma variância de 5,9.

Para a realização do tratamento estatístico recorreu-se ao uso do teste de ajustamento de Kolmogorov-Smirnov e de Shapiro-Wilk, bem como ao uso do teste não-paramétrico de Mann-Whitney. Foram também realizadas correlações de Spearman e de Perarson, tendo sido ainda utilizado o teste de Fisher.

No que concerne às variáveis Risco e Saúde Geral, foi utilizado o teste de Mann-Whitney, tendo-se chegado à conclusão de que existem diferenças significativas entre o Stork e a Saúde Ge-

ral ($p=0,047$), sendo a média dos postos do grupo com ausência de risco de 26,44 e a dos com existência de risco de 35,79. A aplicação do teste de correlação de Pearson, permitiu chegar à existência de uma correlação significativa entre o Risco e Saúde Geral (0,418, $p=0,001$).

Foi utilizado o teste de Spearman com o intuito de analisar a existência de correlações significativas, tendo-se chegado à conclusão de que estas não ocorrem entre o risco e a idade (0,62), entre o risco e os Km/ano (0,106), entre os Km/ano e os anos de carta (0,085) e entre a idade e os Km/ano (0,998), embora a relação entre as variáveis ocorra no sentido positivo, ou seja, variem em sentido directo. Verificou-se também a não existência de correlações significativas entre o risco e os anos de carta (-0,084) embora nestas a relação seja negativa, ou seja, variem em sentido inverso. Por outro lado, como seria de esperar, foi encontrada uma correlação significativa entre a idade e os anos de carta (0,716, $p=0,000$).

Após o uso do teste de Kolmogorov-Smirnov optou-se pela utilização do teste de Mann-Whitney. De acordo com este, não existem diferenças significativas entre o risco e o número de vezes apanhado a conduzir com álcool ($p=0,843$) e entre o risco e a taxa de alcoolémia ($p=0,236$). Na primeira variável (número de álcool) o grupo com ausência de risco revela uma média de postos de 27,74 ao passo que o com existência de risco revela uma média de postos de 26,97. Por outro lado, em relação à segunda variável (taxa de álcool), a média de postos no grupo de ausência de risco foi de 24,72 enquanto que a média para a existência de risco foi de 19,88. Através de uma correlação de Spearman chegou-se à conclusão de que existe uma correlação significativa entre as variáveis taxa e número de vezes apanhado a conduzir sob efeito do álcool (0,376, $p=0,018$). No que concerne às restantes variáveis, não foram encontradas correlações significativas entre o risco e a taxa (-0,024), embora estas revelem a ocorrência de uma relação negativa, variando de modo inverso. Do mesmo modo, não se verificou uma correlação significativa entre o risco e o número de vezes apanhado a conduzir com álcool (0,049), embora estas revelem a existência de uma relação positiva, variando entre si de modo directo.

A realização do teste de Mann-Whitney refere a não existência de diferenças significativas en-

tre o grupo Stork e o grupo idade ($p=0,844$), sendo a média dos postos do grupo com ausência de risco de 30,34 e dos indivíduos com risco de 29,43, para $p=0,844$. Na variável anos de carta, a média dos postos no grupo ausência de risco é de 32,59 e a de existência de risco é de 28,18, para $p=0,351$. No caso do Grupo Stork e dos Km/ano a média dos postos do grupo ausência de risco é de 26,42 e no de existência de risco é 32,25, para $p=0,199$.

Correlacionaram-se as variáveis anteriores com o grupo Stork, para verificar a existência ou não de alguma relação com o factor risco, tendo-se obtido os resultados apresentados no Quadro 1.

Aplicou-se o teste de Mann-Whitney às variáveis Stork e Só, tendo-se descoberto a não ocorrência de diferenças significativas entre elas ($p=0,738$). O risco nos indivíduos com acompanhante representa uma média de postos de 21,72, ao passo que os sem acompanhante revelam uma média de 23,04. Foi também realizada uma correlação de Spearman tendo-se chegado à conclusão que não existe correlação significativa entre ambas (0,051), embora variem em sentido directo.

3.1. *Discussão dos Resultados*

O primeiro passo consistiu em caracterizar os sujeitos que frequentam as acções de reabilitação, tendo-se constatado que 96,7% da amostra é constituída por indivíduos do sexo masculino e que a média de idades é de 37 anos, embora 41,7% tenha idade inferior a 30 anos.

No que concerne ao risco, este foi dividido em dois grupos (com o intuito de facilitar a caracterização e análise dos resultados), um com ausência de risco (64%) e outro com existência de risco (36%), tendo-se chegado à conclusão que, a maioria dos indivíduos encaminhados para as acções de reabilitação apresentam risco “normal”, existindo uma percentagem diminuta considerada de risco.

O facto de a maioria dos sujeitos ser jovem e pertencer ao sexo masculino, vai de encontro ao que é descrito na literatura, visto existir normalmente uma sobre-representação do risco no sexo masculino, que tem maior incidência em indivíduos mais jovens, por estes revelarem uma maior predisposição para subavaliar o risco (Murray, 1998). É também referido, que o tipo de risco corrido por homens e mulheres é diferente, visto os primeiros, apresentarem uma maior predisposi-

QUADRO 1

Grupo Stork		Km/ano	Anos de Carta	Idade
Ausência de Risco	N	36	39	37
	Mínimo	36	1,00	23,00
	Máximo	150000	44,00	64,00
	Média	28214,89	15,7436	35,6486
	Desvio Padrão	29191,98	10,5798	10,5309
Existência de Risco	N	20	22	22
	Mínimo	1000	3,00	23,00
	Máximo	250000	45,00	64,00
	Média	48515,00	15,3182	37,2273
	Desvio Padrão	62282,96	13,3145	13,9998
Total	N	56	61	59
	Mínimo	36	1,00	23,00
	Máximo	250000	45,00	64,00
	Média	35464,93	15,5902	36,2373
	Desvio Padrão	44482,59	11,5317	11,8487

ção para expressar os seus conflitos através do agir, investindo a sua condução de uma forte afectividade. As segundas, por seu turno, encaram mais o veículo como um meio de transporte, com algo mais funcional que não é visto como uma compensação de auto-imagem (Schultze, 1995). Por outro lado, são também os homens que mais recorrem ao uso de substâncias tóxicas como álcool e droga (Homar, 1995). Convém contudo salientar, que o facto de existir um maior número de indivíduos do sexo masculino está directamente relacionado com a selecção efectuada, tendo em vista que a população que chega à Prevenção Rodoviária Portuguesa já sofreu uma selecção. Esta poderá ter sido realizada pelo agente da PSP ou da GNR que realizou a operação STOP ou pelo Juiz que decretou a sentença. Não sabemos porém se existem diferenças de atitude dos agentes de autoridade dependendo do sexo dos sujeitos.

Em relação às variáveis Risco e Saúde Física, ocorre uma correlação significativa positiva entre ambas, o que indica que quanto maior o risco, maior o número de queixas físicas, ou dito de outro modo, quanto maior o risco menor o sentimento saúde geral. Esta relação poderá dever-se, ou ao facto de os sujeitos com vivências de risco poderem ter consequências ao nível da saúde física, ou ao tipo de vida que estes indivíduos levam e o modo como a encaram, os incitar a desenvolver menos

preocupações com a saúde geral. Por outro lado, o risco, ao originar prazer, e ao permitir a ultrapassagem dos limites pode fomentar a dimensão narcísica, originando um sentimento de onnipotência, o que faz com que os sujeitos se sintam superiores a tudo, até à própria dor e às queixas físicas. Deste modo, o risco poderá originar uma negação da “materialidade” do corpo e de tudo o que este acarreta.

No que concerne ao risco, à taxa de alcoolemia (esta é referente ao valor com que foram apanhados e que os conduziu a esta acção) e ao número de vezes apanhado com álcool, registou-se uma correlação significativa positiva entre a taxa e o número de vezes apanhado com álcool, o que indica que quanto maior a taxa de alcoolemia, mais vezes os indivíduos são apanhados, o que poderá revelar por um lado que os sujeitos poderão ter um problema de alcoolismo, o que os leva a conduzir alcoolizados com alguma frequência, e por outro, que as penalizações aplicadas não originarão uma motivação suficientemente grande para os impedir de conduzirem com álcool mais uma vez. Por outro lado, e caso estudos posteriores confirmem esta relação, a taxa de alcoolemia com que os indivíduos surgem nas acções poderá ser um factor de diagnóstico predictivo, do comportamento futuro dos sujeitos.

Em relação às variáveis risco, idade, número de

anos de carta e número de quilómetros percorridos por ano, não se revelam correlações significativas entre estas, excepção feita a uma correlação significativa entre a idade e o número de anos de carta, e uma pouco significativa entre o risco e os anos de carta. No que concerne à primeira, seria de esperar a existência de uma relação. Em relação às restantes, chegou-se à conclusão que os indivíduos com menor risco revelam a uma realização de cerca de metade do número de quilómetros quando comparados com os sujeitos que mais arriscam. Por outro lado, não deixa de ser curioso que tanto em relação à idade como aos anos de carta não ocorram diferenças significativas entre os dois grupos. Contudo, o risco e os anos de carta variam em sentido inverso, o que parece indicar que quanto menor o número de anos de carta, maior o risco, o que poderá estar associado a uma maior vontade de descoberta da máquina e das suas potencialidades, bem como, a um menor controlo sobre a mesma e uma menor noção do risco corrido. Por outro lado, o facto de os indivíduos que mais arriscam realizarem um maior número de quilómetros por ano, poder-se-á dever à condução lhes conferir o prazer, a busca de sensações e a procura de limites de que necessitam, ou ao facto de a realização de um maior número de quilómetros por ano poder aumentar a noção de controlo da situação, o que poderá originar uma maior confiança e como tal uma subestimação do risco (Parker *et al.*, 1992, cit. por Instituto de Educação e Psicologia, 1998).

Outro factor a considerar, é a hora em que os indivíduos foram apanhados a conduzir com excesso de álcool. A grande maioria foi durante o período nocturno (82%), o que poderá estar relacionado não só com a idade, mas também com o sexo da população em questão. São normalmente os sujeitos mais jovens, que mais saem à noite. Associado a isto, está o facto de o álcool se encontrar muito enraizado na nossa cultura, havendo uma enorme disponibilidade e uma pressão social que favorece o seu consumo. Mas apesar disso, pressupõe-se que a seguir que o indivíduo esteja apto para conduzir (um dos participantes das acções refere que: «Um homem aguenta tudo, e que não é pelo simples facto de ter bebido uns copitos que não está apto para conduzir. Isso é coisa de meninas.») Neste contexto, um dos formandos refere que, a própria cultura também estimula que sejam homens a conduzir e que quando se sai à noite sejam eles a levar o carro (deste

modo nada impede que a mulher, que muitas vezes vai ao lado no carro, não tenha também bebido de mais). A literatura neste contexto refere que, socialmente existe um acesso diferente à mobilidade segundo o sexo, o que por si só condiciona diferenças na exposição ao risco (Assaily, 1989). Menciona também, no que concerne à faixa etária, que os jovens do sexo masculino tem uma percepção mais baixa das situações arriscadas relativamente a condutores mais velhos do mesmo sexo (Tränkle, Gelau, & Metker, 1990). É também de salientar, da análise discriminada dos indivíduos que revelam existência de risco, que todos eles foram apanhados com excesso de álcool durante a noite. Este facto pode-se dever, a uma maior predisposição para arriscar durante a noite, por a estrada estar mais vazia, e isto fomentar a ideia de que não será apanhado, ou por a noite poder estimular uma maior sensação de perigo e de desafio. Por outro lado, o maior número de indivíduos apanhados a conduzir com excesso de álcool durante o período nocturno, poderá dever-se a uma maior fiscalização por parte da PSP e da GNR durante este período.

A título de curiosidade, os indivíduos que foram apanhados durante o dia (18%), quase todos possuíam profissões relacionadas com a construção civil, em que é costume beber socialmente à hora do almoço. Tal como no grupo anterior, parece existir uma pressão social e uma cultura que facilita o consumo de álcool e que eventualmente merece uma maior atenção.

No que concerne ao risco e ao facto de o indivíduo ir só ou acompanhado, não se registam correlações significativas entre as duas variáveis. No entanto, é de salientar que os indivíduos com existência de risco não fazem diferença entre andarem sós ou acompanhados, o que se poderá dever a não terem consciência de que estão a arriscar, o que originará uma não alteração da sua postura de condução. Por outro lado, poderemos supor, que a adopção deste comportamento poderá também estar sujeita à influência das pressões sociais e/ou grupais. De acordo com M. L. Lima (1989), o contexto de grupo altera a estimativa e a avaliação do risco, podendo mesmo em determinados casos, esse mesmo risco deixar de ser apenas algo que é percebido pelo próprio, e passando a representar uma aceitação de valores ou normas de determinado grupo social. A autora refere ainda, que a percepção dos riscos pode ser en-

carada como um fenómeno social e cultural, que resulta de um esforço partilhado com outros para dar sentido ao mundo em que vivemos.

Em relação à existência ou não de acidente, embora o número de respostas a esta variável tenha sido baixo (69,4%), a maioria dos indivíduos (76,7%) revela não ter tido acidente. Deste modo, poder-se-á pensar que o facto de não ter acidente não implica que não ocorra um comportamento de risco, mas sim que houve uma acção da PSP ou da GNR que o detectou.

4. CONCLUSÕES

Em suma, e de acordo com os resultados obtidos, pode concluir-se que a maioria dos indivíduos (64%) apanhados a conduzir com excesso de álcool e que são encaminhados para este programa, têm valores de baixo risco na escala de Stork.

Por outro lado, os sujeitos que comparecem nestas acções, são maioritariamente indivíduos do sexo masculino, normalmente apanhados a conduzir com excesso de álcool durante a noite, que não tiveram acidente, tendo sido mandados parar no decorrer de uma operação Stop.

Os sujeitos com maior risco demonstram ter habilitação para conduzir há um menor número de anos, realizam um maior número de quilómetros por ano e possuem valores mais baixos nas taxas de alcoolemia. Por outro lado, revela-se a existência de uma relação entre a taxa e o número de vezes apanhado com álcool, que indica que, os indivíduos com taxas de alcoolemia superiores são mais vezes apanhados a conduzir sob o efeito do álcool.

No que concerne ao sentimento de saúde geral, parece existir uma relação com o risco, o que poderá indicar que os indivíduos que mais arriscam possuem um menor sentimento de saúde geral.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Barros, A. M. (1995). Avaliação de atitudes e da intencionalidade dos condutores em cometer transgressões. *Análise Psicológica*, 18 (3), 343-347.

Barros, A. M., & Loureiro, C. C. (1997). Determinantes dos comportamentos de transgressão na condução rodoviária. *Revista Portuguesa de Educação*, 10 (1), 165-174.

Faria, A. A. (1975). *Estatísticas não paramétrica para as ciências do comportamento*. São Paulo: McGraw Hill. (Obra original em Inglês, 1946).

Girão, J. A. (1993). Introdução. In J. A. Santos, A. Mesquita, J. Girão, C. Nogueira, J. F. Cruz, & C. Taveira (Eds.), *Factores Humanos no Tráfego Rodoviário* (pp. 91-101). Lisboa: Escher.

Girão, R. (2001). *Risco por conta Própria. Um estudo exploratório sobre os aspectos psicológicos do risco na tarefa de condução*. Monografia de Licenciatura em Psicologia Clínica. Lisboa: Instituto Superior de Psicologia Aplicada.

Geada, M. et al. (1994). Hábitos de saúde, comportamentos de risco e níveis de saúde física e psicológica em estudantes universitários. In T. M. McIntyre (Ed.), *Psicologia da saúde, áreas de intervenção e perspectivas futuras* (pp. 55-71). Braga: Edição Lusografe.

Homar, R. (1995). *El factor humano, elemento esencial en la prevención de accidentes*. Comunicação apresentada no Seminário Internacional "El joven conductor y el entorno social: Agentes, sectores de opinion, médios de comunicacion". Madrid: Dirección Geral de Tráfeco – Ministério de la Justicia e Interior.

Horta, M., & Coelho, J. (2001). *Texto de apoio ao 1.º Curso de Avaliação, Selecção e Reabilitação de Condutores*. Lisboa: Instituto Superior de Psicologia Aplicada, Departamento de Formação Permanente.

Instituto de Educação e Psicologia (1998). *Dimensões socio-cognitivas no tráfego rodoviário: caracterização, avaliação e intervenção (Relatório final – JNICT PCSH/PSI/654/93)*. Unidade Laboratorial de Factores Humanos, Universidade do Minho.

Lima, M. L. (1989). Contribuição para o estudo da representação do risco. *Psicologia*, 3 (7), 325-350.

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

Matos, M. (1996). *O risco de não pensar*. *Altheia*, 3, 5-10.

Murray, A. (1998). The home and school background of young drivers involved in traffic accidents. *Accident Analysis and Prevention*, 30 (2), 169-182.

Oliveira, R. A. (2001a). Sobre a reabilitação de condutores infractores. In M. Horta, & J. Coelho (Eds.), *Texto de apoio ao 1.º Curso de Avaliação, Selecção e Reabilitação de Condutores*. Lisboa: Instituto Superior de Psicologia Aplicada, Departamento de Formação Permanente.

Oliveira, R. A. (2001b). Reabilitação de condutores alcoolizados. In M. Horta, & J. Coelho (Eds.), *Texto de apoio ao 1.º Curso de Avaliação, Selecção e Reabilitação de Condutores*. Lisboa: Instituto Superior de Psicologia Aplicada, Departamento de Formação Permanente.

- Pereira, A. (1999). *SPSS – Guia prático de utilização. Análise de dados para ciências sociais e psicologia*. Lisboa: Edições Silabo.
- Reis, E., Melo, P., Andrade, R., & Calapez, T. (1996). *Estatística aplicada*. Lisboa: Edições Sílabo.
- Schultze, H. (1995). *Distintas medidas para grupos de jóvenes conductores com estilos de vida altamente peligrosos*. Comunicação apresentada no Seminário Internacional “El jovem conductor y el entorno social: Agentes, sectores de opinion, médios de comunicacion”. Madrid: Dirección Geral de Tráfico – Ministério de la Justicia e Interior.
- Stork, J. (1977). Échelle d’Evaluation de risque suicidaire. *La Psychiatrie de l’Enfant*, 20 (2), 493-520.
- Tränkle, U., Gelau, C., & Metker, T. (1990). Risk perception and age – specific accidents of young drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 22 (2), 119-125.

RESUMO

O desenvolvimento do automóvel constituiu um dos factores mais marcantes do século XX, por implementar um aumento da facilidade de deslocação e como consequência da qualidade de vida. Por outro lado, o automóvel possui a nível individual e colectivo uma série de conotações simbólicas, que se encontram relacionadas com sentimentos de afirmação pessoal e social, e que são geridos e agidos por cada um de acordo com a sua personalidade. Esta, está presente em todas as actividades e relações que estabelece com o mundo que o rodeia, não sendo a condução uma excepção. É de salientar que, provavelmente o risco que se revela na condução, não é mais do que um espelho da situação em que o sujeito se encontra nas restantes áreas da sua vida, e do modo como gere e lida com os seus conflitos. Com o presente trabalho pretende-se perceber quais os factores que desencadeiam ou predispõem ao risco. Para tal, foi utilizada a Escala de Risco Suicidário de Stork, a Escala de Saúde Física de Barton e cols., e foram recolhidos vários dados socio-demográficos. Chegou-se à conclusão que a maioria dos indiví-

duos não apresenta valores muito elevados na escala de Stork. Por outro lado, os sujeitos com maior índice de risco, são normalmente homens novos, com um menor número de anos de carta e com um maior número de quilómetros percorridos por ano. No que concerne ao sentimento de saúde geral, parece existir uma relação com o risco, o que poderá indicar que os indivíduos que mais arriscam possuem um menor sentimento de saúde geral.

Palavras-chave: Risco, tarefa de condução, função simbólica, “acting out”.

ABSTRACT

The development of the automobile represents one of the most remarkable marks XX century, due to the facility of transportation and to the improvement of the quality of life. In other hand, the automobile represents symbolic implication related to feelings of personal and social affirmation that are managed and acted by each one in compliance with individuality. Personality is present in all activities and relations that we establish, and driving isn’t exception. Although, the risk that is taken in driving is no more that a mirror of the individuals life, and of the way he dues with is conflicts. With the present work, we pretend to study what’s behind the predisposition to take risks. For that, it was used a Scale of Suicide Risk of Stork and a Scale of Physical Health of Barton and cols., and were recollected several social-demographic variables. We arrived to the conclusion that most of the individuals do not present high scores in Stork scale, which means that do not present elevated risk scores. In other hand, the subjects with high exponent of risk are young men’s, with few years of driving license and a great deal of kilometers traveled in year. In what concerns physical health, seams to exist a relation between this and risk, what can mean that individuals who take more risks have a lower felling of general health.

Key words: Risk, driving skills, symbolic function, acting out.