

O COMPORTAMENTO DE CONDUÇÃO OCULTA A DELINQUÊNCIA? ESTUDOS EMPÍRICOS DA ESCOLA DE CRIMINOLOGIA DA FDUP

CÂNDIDO DA AGRA (*)
CRISTINA LEITE QUEIRÓS (*)

Resumo

No quadro de um projecto de investigação desenvolvido pela Escola de Criminologia da FDUP foi efectuada a caracterização do comportamento de condução num grande conjunto de condutores (cerca de 700, divididos em quatro tipos de amostras recolhidas no distrito do Porto). Através de um questionário recolheram-se dados sobre a caracterização do condutor, acidentes rodoviários, transgressões durante a condução e atitude face às normas de trânsito, bem como dimensões da personalidade segundo a teoria de Eysenck.

Os dados obtidos foram analisados em função das quatro dimensões da personalidade segundo Eysenck (neuroticismo, extroversão, psicoticismo e personalidade delinvente), confirmando a existência de variáveis de personalidade que tornam os indivíduos mais propensos a acidentes e a comportamentos transgressivos. 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. No entanto, o dado mais relevante consiste no facto de o psicoticismo, e em seguida a personalidade delinvente, surgirem associados de forma muito significativa 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.

Palavras-chave: caracterização do comportamento de condução, dimensões da personalidade, delinquência, teste de Eysenck

(*) Professor catedrático da FDUP, Director da Escola de Criminologia da FDUP.
(*) Professora auxiliar da FPCEUP, colaboradora da Escola de Criminologia da FDUP.

1. INTRODUÇÃO

No âmbito de um projecto de investigação sobre o “comportamento dos condutores”, realizado conforme previsto no Acordo de Cooperação entre a Direcção Geral de Viação e a Faculdade de Direito da Universidade do Porto, foi desenvolvido na Escola de Criminologia desta faculdade, um conjunto de estudos exploratórios previstos para o primeiro ano de investigação (Agra, Queirós & Freitas, 2003).

Estes estudos tiveram dois objectivos principais: testar metodologias e produzir conhecimentos, ainda que provisórios, que permitam a elaboração de um modelo da experiência de condução e a caracterização do comportamento dos condutores. Assim se previa no programa de estudos aprovado ao abrigo do Acordo e assim se fez.

Quanto às metodologias foram desenvolvidas, num primeiro tempo, experiências no laboratório da Escola de Criminologia seguindo as regras do método experimental. Depois, associaram-se a este outros métodos igualmente quantitativos: foi o caso das técnicas de inquérito aplicadas em contextos extra-laboratoriais. Finalmente, a técnica de entrevista permitiu a conjugação de métodos quantitativos e de análises qualitativas.

A este modo de criação de conhecimento preside uma posição epistemológica ciente de que na inter-metodologia residem as garantias do pensamento científico sólido. Tendo efectuado este conjunto de ensaios (v. g. amostragem intencional, amostragem aleatória) estamos agora munidos das vias mais adequadas para a abordagem do nosso objecto de estudo, definido como sistema complexo.

Quanto aos conhecimentos, se, por um lado, devem ser interpretados, ainda, com as cautelas de tudo o que tem a marca do provisório, por outro lado já apontam, na superfície da evidência, a configuração, ainda que trémula, de um objecto ocultado por suposições, crenças e, na melhor das hipóteses, pelas intuições que a experiência vai concedendo.

O conjunto dos estudos que compuseram o nosso programa exploratório penetraram nas *estruturas* subjacentes do comportamento, relacionaram-no com a sua *função*, descreveram-lhe as *trajectórias*, caracterizaram-no como *experiência*.

Neste artigo daremos conta apenas de alguns dados relativos às estruturas subjacentes do comportamento, mais concretamente, alguns traços de personalidade, utilizando como ponto de confluência a teoria de Eysenck que associa os traços ou dimensões de personalidade designados por psi-

coticismo, neuroticismo e extroversão ao comportamento delinquente. O psicoticismo seria caracterizado por atitudes anti-sociais, agressivas, frias, rígidas, egocêntricas e impessoais, enquanto a extroversão seria caracterizada por atitudes sociáveis, activas, impulsivas, despreocupadas, aventureiras, dominantes e por busca de sensações. Já o neuroticismo seria caracterizado por atitudes de ansiedade, depressão, culpa, baixa auto-estima, tensão, timidez, tristeza, irracionalidade, obsessão e rigidez.

Já na década de sessenta Eysenck (1965) defende que alguns tipos de personalidade teriam maior propensão para acidentes, quer rodoviários, quer de trabalho. Contraria a hipótese segundo a qual tempos de reacção mais rápidos permitem melhor condução. Refere ainda que nos estudos sobre as taxas de acidentes, o tempo de resposta, a amplitude das respostas e o número de respostas erradas não diferenciam os condutores com ou sem propensão para os acidentes, existindo contudo uma maior correlação entre esta propensão e a organização da actividade. Este facto levantou a hipótese de que “são certas tendências superemotivas e neuróticas que exercem, em situação de tensão, uma influência prejudicial e paralisadora na actuação dos indivíduos com propensão ao acidente” (Eysenck, 1965, p. 227). Assim, os extrovertidos sofreriam mais acidentes e cometeriam mais transgressões face às normas de trânsito, sendo também mais distraídos, menos cautelosos e mais subordinados à disposição interior do momento. Através da análise de outros estudos efectuados, Eysenck concluiu que cerca de um terço de condutores com acidentes apresentavam alguma relação com o crime: “quem viola as regras da sociedade viola também as leis do trânsito, sobretudo quando a transgressão é grave e reveste graves consequências” (Eysenck, 1965, p. 233), “conduz-se como se vive” (Tillman e Hobbs, in Eysenck, 1965, p. 233). Por outro lado, “certos traços da personalidade acompanham a propensão para o acidente e esses traços assemelham-se muitíssimo aos dos criminosos” (Eysenck, 1965, p. 233), como, por exemplo, a falta de cuidado, impaciência, emotividade, distração, impulsividade, imprudência ou instabilidade, traços estes associados ao psicoticismo, neuroticismo e extroversão. No que se refere a algumas características particulares, defende que o sexo feminino conduziria de forma menos agressiva e mais conforme às regras de trânsito, e que a condução sob a influência de álcool tornaria o indivíduo mais extrovertido, mais propenso a erros e mais confiante nas suas capacidades. Deste modo o condutor extrovertido optaria por uma condução mais rápida mas com mais erros, “conduzindo depressa mesmo quando não é seguro, julgando-se bom condutor e impacientando-se com as restrições de velocidade”

(Eysenck, 1965, p. 244). Relativamente ao traço do neuroticismo, Eysenck salienta que um indivíduo neurótico reage de forma mais rígida e obsessiva, fazendo não o que deseja mas o que se sente compelido a fazer, enquanto no traço do psicoticismo o indivíduo procuraria a satisfação imediata do seu prazer, independentemente das consequências negativas do seu comportamento.

Com base nas conclusões formuladas por Eysenck, associamos aos diferentes métodos utilizados nos estudos exploratórios, o questionário abreviado de Eysenck. Aplicámo-lo a grupos de condutores variados, tendo subjacente a hipótese de que os condutores envolvidos em mais transgressões e acidentes apresentarão de forma mais notória os traços de psicoticismo, extroversão e neuroticismo associados ao comportamento delinquente.

2. METODOLOGIA

2.1. Amostra

Em função dos objectivos dos estudos, foram recolhidos dados de diferentes condutores, agrupados segundo a designação de amostra para laboratório, amostra para entrevistas, amostra intencional e amostra aleatória (Quadro 1), utilizando como critério de inclusão o facto de o sujeito possuir habilitação e prática de condução.

A amostra para *laboratório* destinou-se à recolha de dados no laboratório de Criminologia da Escola de Criminologia da FDUP, pretendendo-se comparar a reacção fisiológica e emocional dos condutores durante a apresentação de fotografias relativas à condução em meio urbano e em situações de acidente. Esta amostra foi de tipo voluntário, sendo constituída por 40 condutores, todos estudantes universitários, 20 do sexo masculino e 20 do sexo feminino, com idades compreendidas entre os 18 e 25 anos (média 21,5 anos).

A amostra para *entrevistas* teve como objectivo comparar a experiência de condução em quatro tipos de condutores definidos em função da finalidade da condução: condução como *a)* actividade profissional; *b)* actividade de diversão; *c)* meio de transporte para o lazer; *d)* meio de transporte para o exercício de uma actividade regular. A amostra foi de tipo intencional, distribuindo 10 condutores por cada um dos quatro grupos, sendo 31 do sexo masculino e 9 do sexo feminino, com idades compreendidas entre os 19 e os 69 anos (média 33,9 anos).

A amostra *intencional* destinou-se ao pré-teste de um questionário sobre a caracterização de condutores, procurando condutores de diferentes estratos sócio-demográficos e categorias profissionais. Foi constituída por 40 condutores do sexo masculino e 15 do sexo feminino, com idades compreendidas entre os 19 e os 65 anos (média de 31,6 anos).

A amostra *aleatória* teve como objectivo efectuar, através de um questionário, a caracterização de um grande grupo de condutores, sendo constituída por 307 condutores do sexo masculino e 249 do sexo feminino, com idades compreendidas entre os 18 e os 83 anos (média de 32,8 anos).

Quadro 1. Distribuição das amostras por idade e sexo

	Laboratório	Entrevistas	Am. intencional	Am. aleatória
Total sujeitos	40	40	55	556
Sexo masculino	20	31	40	307
Sexo feminino	20	9	15	249
Idade mínima	18	19	19	18
Idade máxima	25	69	65	83
Idade média	21,5	33,9	31,6	32,8

Todas as amostras foram recolhidas tomando a cidade do Porto como ponto de partida. Alguns dos inquiridos trabalhavam ou residiam em áreas limítrofes da cidade.

2.2. Instrumentos

Atendendo aos objectivos dos estudos exploratórios, foram efectuadas diferentes recolhas de dados utilizando índices psicofisiológicos, entrevistas e questionários. Apesar de os procedimentos de recolha terem sido diferentes consoante o estudo e a amostra utilizada, nas quatro amostras foi sempre utilizado o questionário abreviado de Eysenck, bem como um questionário de caracterização do condutor. As questões foram apresentadas sempre que possível num formato fechado, tentando facilitar o preenchimento por parte do inquirido e contemplar o máximo de situações existentes.

O questionário de personalidade de Eysenck procurou avaliar os traços de personalidade associados ao psicoticismo, extroversão e neuroticismo, incluindo ainda uma escala de sinceridade (caracterizada por atitu-

des de conformidade com as normas e transparência do comportamento). Debuyst (1989) adaptou este questionário para um formato abreviado de apenas quinze itens (sete de psicoticismo, cinco de extroversão, um de neuroticismo e dois de sinceridade), que considera serem suficientes para diferenciar os indivíduos delinquentes dos não delinquentes.

O questionário de caracterização do condutor foi sofrendo reformulações ao longo dos estudos efectuados, e apesar de corresponder a diferentes versões nas quatro amostras, contemplou na versão final (aplicada à amostra aleatória), cinco grupos de questões, destinados a efectuar a caracterização individual e a caracterização do comportamento de condução.

No que se refere à caracterização individual do condutor, recolhemos informação sobre a idade, sexo, profissão, habilitações literárias, tipo e ano de obtenção da habilitação de condução, características do veículo que habitualmente conduz, propriedade deste e frequência da sua utilização, tipo de percurso habitualmente efectuado (rua, estrada nacional ou auto-estrada/via rápida), função da actividade de condução (como meio de transporte para cumprimento de uma actividade regular, meio de transporte para actividades de lazer, meio de transporte indispensável para o exercício da actividade de diversão, como actividade de diversão ou como actividade profissional) e valores da velocidade máxima e da velocidade média habitualmente atingidas.

No que se refere à caracterização do comportamento de condução, recolhemos informação sobre as transgressões cometidas, acidentes e atitude face à lei. Na caracterização dos comportamentos desviantes incluímos a condução sem habilitações, transporte de objectos de auto-defesa, reacções emocionais perante outros condutores, frequência e tipo de transgressões efectuadas, tipo e número de contra-ordenações ou multas relacionadas com a condução, caracterização de situações de apreensão de carta de condução. Na caracterização dos acidentes inquirimos sobre a frequência, responsabilidade, consequências e causas nos acidentes em que o inquirido esteve envolvido. Por fim, na atitude face à lei tentamos conhecer o grau de concordância com normas de condução.

O processo de aplicação do instrumento foi o seguinte: a primeira versão do questionário foi aplicada à amostra para o laboratório, em seguida à amostra para entrevistas, depois à amostra intencional e, por fim, à amostra aleatória.

2.3. Procedimento

O procedimento de recolha de dados variou consoante as amostras e os objectivos de cada estudo. Para todas as amostras o questionário foi de auto-preenchimento.

Em todas as amostras foi explicado que os dados se destinavam a um estudo sobre o comportamento de condução, efectuado pela FDUP com o apoio da DGV. A tarefa de preenchimento do questionário demorou entre 20 a 60 minutos. Consoante o método específico de cada estudo, os condutores dirigiram-se à Escola de Criminologia da FDUP após uma viagem, ou foram contactados em empresas, parques de estacionamento, centros comerciais, escolas, etc.

2.4. Codificação dos dados

Depois de recolhidos, os dados foram introduzidos numa matriz de dupla entrada construída no programa *Statistical Package for Social Sciences* (SPSS), colocando em cada linha o inquirido e em cada coluna a questão formulada, utilizando um ficheiro para cada uma das amostras. Como algumas questões apresentavam um formato de resposta fechada não mutuamente exclusiva, a matriz mais complexa (na amostra aleatória) apresentou um total de 163 colunas ou variáveis, para um total de 556 linhas ou sujeitos.

A análise estatística dos dados foi efectuada tendo como objectivo comparar as dimensões de personalidade segundo o questionário abreviado de Eysenck (por exemplo, presença ou ausência de traços de psicoticismo). Para cada uma das amostras realizaram-se análises separadas. Foram utilizados testes estatísticos adequados às características de cada variável *independente* (dimensões da personalidade) e *dependente* (caracterização do condutor e da sua condução), seguindo os procedimentos recomendados por Bryman e Cramer (1993, 2003). O facto de a variável independente ser de tipo nominal e as variáveis dependentes serem, sobretudo, de tipo nominal ou ordinal, justificou o predomínio do teste do Qui-Quadrado (χ^2). Através deste foi possível identificar o modo de distribuição dos inquiridos pelas diferentes categorias de resposta ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Se estamos perante uma distribuição uniforme, não encontramos diferenças significativas (valor de $p > 0.050$). Não podemos falar numa associação específica entre as

3. ANÁLISE DOS RESULTADOS

A análise dos dados obtidos é apresentada separando cada uma das amostras e tentando enfatizar os resultados convergentes.

Atendendo à importância do questionário abreviado de Eysenck, começamos por efectuar uma análise comparativa da resposta afirmativa ou negativa para cada um dos itens considerando a sua inclusão nas dimensões do psicoticismo (P), neuroticismo (N), extroversão (E) ou sinceridade (S). No quadro 2 apresentamos os valores obtidos. Dada a desproporção do tamanho da amostra aleatória em relação às restantes, optámos por efectuar uma apresentação gráfica separadamente para as respostas afirmativas e negativas, considerando uma distribuição em dois eixos. Assim, nos gráficos 1 e 2, o eixo da direita refere-se aos resultados da amostra aleatória, enquanto o eixo da esquerda se refere aos resultados das restantes três amostras.

Quadro 2. Distribuição das respostas por item no questionário abreviado de Eysenck

Frequência de respostas por item	Laboratório		Entrevistas		Am. intencional		Am. aleatória	
	Sim	Não	Sim	Não	Sim	Não	Sim	Não
P1 - A minha vida tem sido mais difícil do que a das outras pessoas	10	30	8	32	6	49	64	488
P2 - Existe alguém responsável pela maioria dos meus problemas	4	36	7	33	3	52	65	489

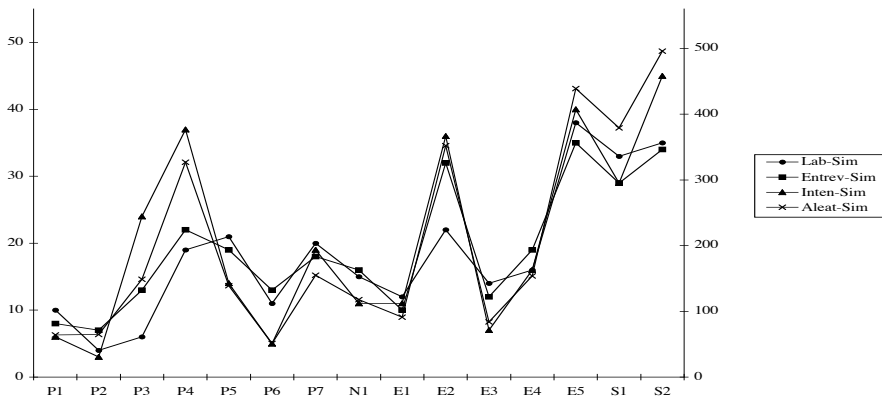
categorias da variável independente e as respostas obtidas na variável dependente, pois a proporção dos inquiridos é semelhante em todas as combinações das duas variáveis. No caso de uma distribuição apresentar variabilidade, estamos perante a existência de diferenças significativas (valor de $p \leq 0.050$). Podemos falar numa associação significativa entre uma categoria da variável independente (por exemplo extroversão) e um tipo de resposta obtida na variável dependente (por exemplo mais acidentes devidos a velocidade excessiva), existindo proporções diferentes para algumas combinações entre variável independente e variável dependente. O grau ou nível de significância estatística obedece ao valor de p inferior ou igual 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.

Frequência de respostas por item	Laboratório		Entrevistas		Am. intencional		Am. aleatória	
	Sim	Não	Sim	Não	Sim	Não	Sim	Não
P3 - Existem pessoas que me querem prejudicar	6	34	13	27	24	31	149	401
P4 - Poderia ter agido melhor se os outros não tivessem criado dificuldades	19	21	22	18	37	17	327	227
P5 - Habitualmente tenho pouca sorte	21	19	19	21	14	40	139	411
P6 - Habitualmente sou brusco com as outras pessoas	11	29	13	27	5	50	51	504
P7 - Antes de tomar decisões evito pedir conselhos a outras pessoas	20	20	18	22	19	36	155	398
N1 - Considero-me uma pessoa irritável	15	25	16	24	11	43	118	435
E1 - Quando me provocam sou capaz de fazer a primeira coisa que me passar pela cabeça	12	28	10	30	11	44	91	463
E2 - Dou pouca importância ao que os outros pensam de mim	22	18	32	8	36	19	352	201
E3 - Ao agir avanço sem parar para pensar	14	26	12	28	7	46	84	466
E4 - Costumo agir de forma impulsiva	16	24	19	21	16	38	154	396
E5 - As outras pessoas consideram-me uma pessoa cheia de energia	38	2	35	5	40	11	439	102
S1 - A minha maneira de viver constitui um bom exemplo para os outros	33	7	29	11	29	23	379	165
S2 - Pago sempre os meus impostos mesmo sabendo que não seria apanhado	35	5	34	6	45	9	496	54

Verificamos que para as respostas afirmativas (Gráfico 1), as quatro amostras apresentam uma tendência de resposta bastante semelhante, com os itens P4 (poderia ter agido melhor), E2 (dar pouca importância aos que

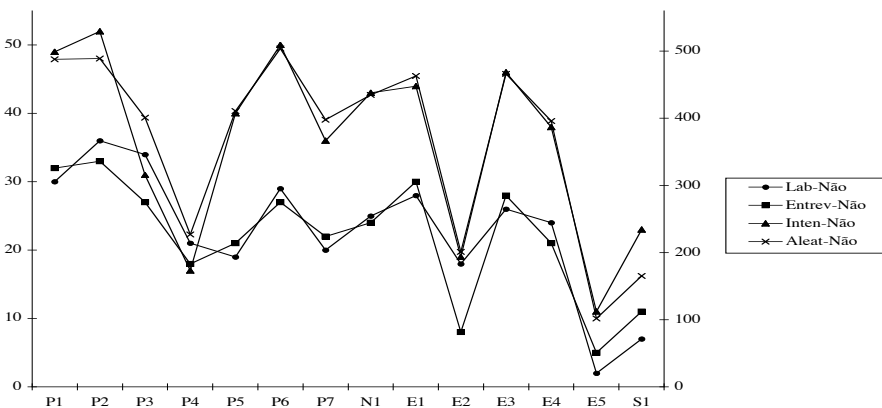
os outros pensam), E5 (ser cheio de energia) e S2 (pagar sempre os impostos) a apresentarem os valores mais elevados.

Gráfico 1. Distribuição por respostas afirmativas



No que se refere às respostas negativas (Gráfico 2), encontramos algumas diferenças entre as amostras, existindo uma maior proximidade, por um lado, entre as amostras para laboratório e para entrevistas, e por outro, entre as amostras intencional e aleatória. Estas duas apresentam os valores mais elevados de respostas negativas para os itens P2 (existe alguém responsável por meus problemas), P6 (sou brusco), E1 (quando me provocam sou capaz de fazer a primeira coisa que me passar pela cabeça) e E3 (ao agir avanço sem parar para pensar).

Gráfico 2. Distribuição por respostas negativas



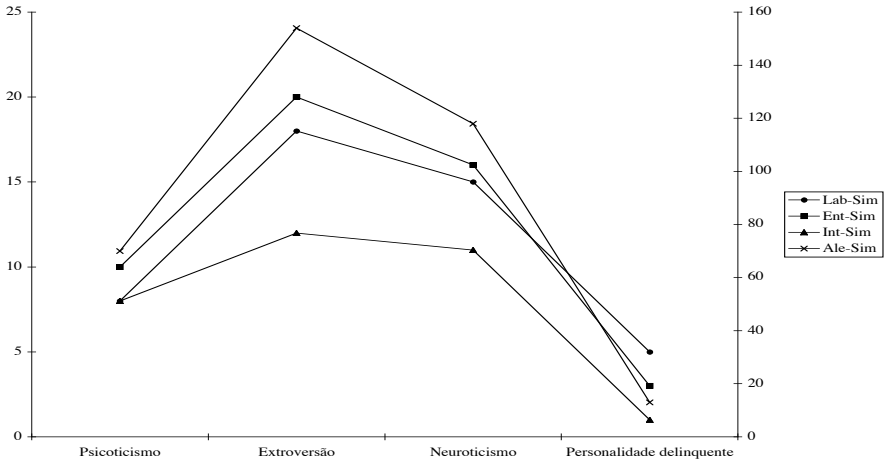
Como os quinze itens do questionário abreviado se agrupam por dimensões, efectuamos uma análise de tendências, considerando que cada condutor apresentaria tendência para cada uma das dimensões se seleccionasse mais de metade dos itens com resposta afirmativa, ou seja, quatro em sete dos itens para o psicoticismo, e três em cinco itens da extroversão. No neuroticismo, visto ser avaliado por apenas um item, teria de ter resposta afirmativa nesse item. Efectuamos também a combinação das dimensões, falando em tendência para a personalidade delinquente no caso de o inquirido apresentar simultaneamente uma tendência para o neuroticismo, psicoticismo e extroversão, dimensões habitualmente associadas ao comportamento e à personalidade delinquente (Eysenck & Gudjonsson, 1989; Debuyst, 1989).

Verificamos (Quadro 3) que a maior parte dos inquiridos não apresenta tendências para estas dimensões nem para a personalidade delinquente, e quando existe uma tendência, surge de modo mais frequente a extroversão, seguida do neuroticismo e só depois do psicoticismo e da personalidade delinquente.

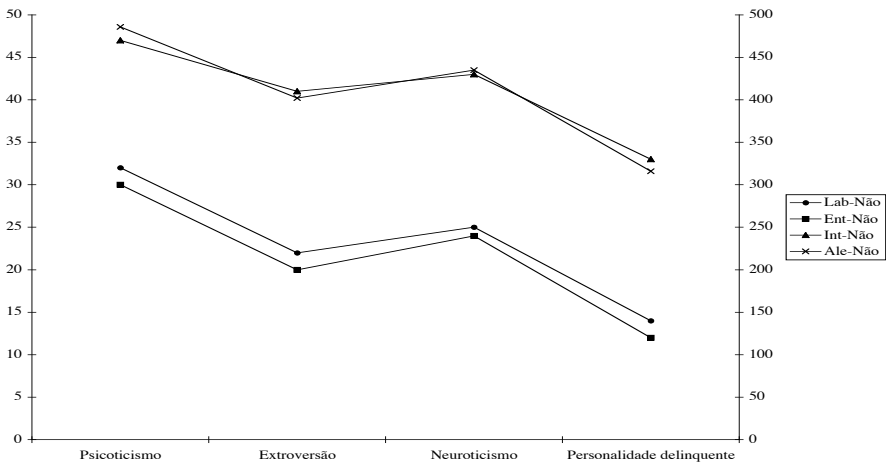
Quadro 3. Distribuição por tendência para as dimensões

Frequências para as tendências para as dimensões	Laboratório		Entrevistas		Am. intencional		Am. aleatória	
	Sim	Não	Sim	Não	Sim	Não	Sim	Não
Tendência para psicoticismo	8	32	10	30	8	47	70	486
Tendência para extroversão	18	22	20	20	12	41	154	402
Tendência para neuroticismo	15	25	16	24	11	43	118	435
Tendência para personalidade delinquente	5	14	3	12	1	33	13	316

Efectuando análises separadas quando à presença destas tendências, verificamos (Gráfico 3) que existe uma distribuição semelhante nas quatro amostras, predominando a extroversão e sendo mais rara a personalidade delinquente. A amostra intencional é a que apresenta valores mais baixos, surgindo a amostra aleatória com os valores mais elevados.

Gráfico 3. Distribuição por tendência para a dimensão

No que se refere à ausência das tendências, encontramos o mesmo padrão de resposta já verificado na análise dos itens, com a amostra para laboratório e a amostra para entrevistas a surgirem agrupadas e com valores mais baixos, enquanto as amostras intencional e aleatória surgem agrupadas e com valores mais elevados para as respostas negativas.

Gráfico 4. Distribuição por ausência da tendência para a dimensão

De um modo geral, podemos concluir que os dados das quatro amostras convergem para o facto de as tendências para as dimensões não estarem muito presentes, e, quando o estão, predomina a extroversão ou o neuroticismo, sendo menos frequente o psicoticismo e a personalidade delinquente.

Apesar de serem poucos os inquiridos que apresentavam estas tendências, consideramos relevante comparar os condutores que apresentam a tendência para as dimensões, com aqueles que não apresentavam estas tendências. Tomamos então como variável independente a ausência ou presença de cada tendência e efectuamos comparações dentro de cada amostra, aplicando os testes estatísticos adequados para cada questão do questionário de caracterização do condutor. Discutimos seguidamente os resultados encontrados, apresentando sempre o valor do teste estatístico efectuado (teste do Qui-Quadrado, com o valor de χ^2) e o grau de significância (valor de p).

Assim, no que se refere à *caracterização sócio-demográfica* do condutor, não encontramos diferenças significativas em nenhuma das quatro amostras para a idade, tipo de carta, cilindrada e propriedade do veículo, local de condução e velocidade média atingida (com valores de χ^2 entre 4.939 e 26.444, e valores de p entre 0.085 e 0.645). No que se refere ao sexo, encontramos uma associação significativa entre o sexo feminino e a extroversão nas amostras para o laboratório, intencional e aleatória (com valores de χ^2 entre 5.437 e 6.455, e valores de p entre 0.011 e 0.020), e uma associação muito significativa entre sexo feminino e neuroticismo na amostra intencional (com valor de $\chi^2 = 10.229$, e valor de $p = 0.001$). Relativamente às habilitações, encontramos uma associação significativa entre menos habilitações (até ao 9.º ano) e neuroticismo na amostra intencional (com valor de $\chi^2 = 15.687$, e valor de $p = 0.028$), e uma associação muito significativa entre menos habilitações e psicoticismo na amostra aleatória (com valor de $\chi^2 = 20.461$, e valor de $p = 0.009$). No que diz respeito ao ano de obtenção da carta de condução, encontramos diferenças significativas apenas para a amostra de laboratório, existindo uma associação significativa entre a obtenção recente (há menos de três anos) e o psicoticismo e a personalidade delinquente (com valores de χ^2 entre 14.205 e 16.421, e valores de p entre 0.006 e 0.014). O ano de matrícula do veículo apresenta diferenças significativas apenas na amostra aleatória, existindo uma associação muito significativa entre a matrícula recente (menos de cinco anos) e o psicoticismo e a personalidade delinquente (com valores de χ^2 entre 46.440 e 66.586, e valores de p entre 0.000

e 0.011). Também a potência do veículo apresenta diferenças significativas apenas na amostra aleatória, existindo uma associação entre maior potência (mais de 120cv) e o psicoticismo e a personalidade delinvente (com valores de χ^2 entre 47.220 e 67.627, e valores de p entre 0.007 e 0.041). A frequência de condução apresenta também diferenças significativas na amostra aleatória, estando associado o psicoticismo à condução mais frequente (todos os dias; valor de $\chi^2 = 11.666$, e valor de $p = 0.020$). A velocidade máxima atingida apresenta também diferenças significativas na amostra aleatória, estando associado o psicoticismo à velocidade mais elevada (entre 180 e 280km/h; valor de $\chi^2 = 36.036$, e valor de $p = 0.015$). Por fim, quanto à função de condução, encontramos uma associação significativa entre os condutores que utilizam a condução para diversão e o neuroticismo na amostra para laboratório (com valor de $\chi^2 = 7.586$, e valor de $p = 0.023$), e estes condutores e a personalidade delinvente na amostra para entrevistas (com valor de $\chi^2 = 9.643$, e valor de $p = 0.022$).

Relativamente às *transgressões*, nas quatro amostras não encontramos diferenças significativas no que se refere ao número de apreensões, momento e motivo da apreensão da carta (com valores de χ^2 entre 0.561 e 3.519, e valores de p entre 0.450 e 0.976). Já no que se refere ao facto de o inquirido ter conduzido sem possuir a respectiva habilitação, encontramos uma associação muito significativa entre esta situação e a extroversão e a personalidade delinvente na amostra para as entrevistas (com valores de χ^2 entre 4.358 e 7.500, e valores de p entre 0.006 e 0.037), e entre esta situação e o psicoticismo nas amostras intencional e aleatória (com valores de χ^2 entre 7.763 e 9.338, e valores de p entre 0.002 e 0.005). A idade de início de condução sem habilitação apresenta uma associação também muito significativa apenas na amostra aleatória, entre neuroticismo, personalidade delinvente e idades mais jovens (com valores de χ^2 entre 29.777 e 32.828, e valores de p entre 0.003 e 0.004). A duração deste comportamento transgressivo ocorre significativamente durante mais tempo nos inquiridos com personalidade delinvente, mas apenas na amostra aleatória (com valor de $\chi^2 = 19.321$, e valor de $p = 0.007$). O transporte de objectos de auto-defesa surge muito significativamente associado à personalidade delinvente na amostra para as entrevistas (com valores de $\chi^2 = 4.286$, e valor de $p = 0.038$), e associado ao psicoticismo nas amostras intencional e aleatória (com valores de χ^2 entre 10.360 e 20.316, e valores de p entre 0.000 e 0.001). No que se refere ao tipo de contra-ordenações recebidas, existe apenas uma associação significativa na amostra aleatória,

entre psicoticismo e desrespeito de sinais e excesso de álcool (com valores de χ^2 entre 5.124 e 8.015, e valores de p entre 0.005 e 0.024). A existência de apreensão de carta verifica-se nos condutores com tendência para o neuroticismo na amostra intencional (com valor de $\chi^2 = 4.197$, e valor de $p = 0.040$), e de forma muito significativa, nos condutores com tendência para o psicoticismo na amostra aleatória (com valor de $\chi^2 = 7.690$, e valor de $p = 0.006$). Relativamente ao tipo de transgressões habitualmente efectuadas pelos condutores inquiridos, na amostra para laboratório não encontramos diferenças significativas (com valores de χ^2 entre 0.029 e 3.848, e valores de p entre 0.278 e 0.986), enquanto na amostra para entrevistas, o neuroticismo, extroversão e personalidade delinquente surgem associados ao desrespeito de normas de trânsito (com valores de χ^2 entre 4.000 e 9.671, e valores de p entre 0.008 e 0.046). Já na amostra intencional, encontramos uma associação significativa entre excesso de velocidade e neuroticismo, e entre psicoticismo e excesso de velocidade, desrespeito de normas de trânsito e excesso de álcool (com valores de χ^2 entre 9.913 e 12.950, e valores de p entre 0.011 e 0.042). Por fim, na amostra aleatória, encontramos uma associação muito significativa entre o desrespeito de normas de trânsito e as quatro dimensões da personalidade (com valores de χ^2 entre 11.377 e 32.309, e valores de p entre 0.000 e 0.023), destacando-se o psicoticismo por apresentar a maior variedade de situações de desrespeito (por exemplo, manobras proibidas, estacionamento indevidos, desrespeito do uso de cinto, utilização do telemóvel, etc.). Existe também uma associação muito significativa entre velocidade excessiva e psicoticismo e personalidade delinquente, e entre excesso de álcool e psicoticismo (com valores de χ^2 entre 10.100 e 16.034, e valores de p entre 0.003 e 0.023). De um modo geral os condutores inquiridos nas quatro amostras admitem sentir e expressar a sua reacção de irritação ou desagrado perante o comportamento dos outros condutores, mas apenas os condutores com tendência para o psicoticismo ou para o neuroticismo, e na amostra aleatória, referem sentir de forma muito significativa, stress durante a condução (com valores de χ^2 entre 19.853 e 22.506, e valores de p entre 0.000 e 0.001). A expressão da reacção perante os outros varia em graus que vão desde comportamentos como falar sozinho até sair para discutir com o outro condutor. Encontramos mais diferenças significativas na amostra aleatória, e no sentido das reacções mais intensas ou extremas surgirem associadas de forma muito significativa à personalidade delinquente e à extroversão (por exemplo, sair para discutir com o outro condutor; com valores de χ^2 entre 5.181 e 38.875, e valores de p entre 0.000

e 0.023). Em seguida surge o psicoticismo (com valores de χ^2 entre 5.068 e 42.506, e valores de p entre 0.000 e 0.024), e de forma menos intensa o neuroticismo (por exemplo, falar sozinho ou fazer sinal de luzes; com valores de χ^2 entre 5.518 e 15.518, e valores de p entre 0.004 e 0.022).

Relativamente aos *acidentes*, não encontramos nas quatro amostras diferenças significativas relativamente ao número de acidentes, momento do último acidente ou consequências dos acidentes com responsabilidade (com valores de χ^2 entre 0.026 e 1.361, e valores de p entre 0.243 e 0.897). No que se refere ao estar envolvido em acidentes, encontramos poucas diferenças significativas, destacando-se na amostra para laboratório uma associação entre neuroticismo e não estar envolvido em acidentes (com valor de $\chi^2 = 4.000$, e valor de $p = 0.046$). Quanto ao momento do primeiro acidente, na amostra intencional encontramos uma associação entre psicoticismo e acidentes há mais anos (com valor de $\chi^2 = 13.850$, e valor de $p = 0.017$). A responsabilidade em mais acidentes surge associada de modo muito significativo, na amostra aleatória, ao psicoticismo e à personalidade delinquente (com valores de χ^2 entre 16.503 e 20.860, e valores de p entre 0.001 e 0.002). Quanto às causas dos acidentes com responsabilidade, verificamos que na amostra aleatória para os condutores com tendência para a extroversão a velocidade excessiva é a principal causa (com valor de $\chi^2 = 4.785$, e valor de $p = 0.029$), enquanto para os condutores com personalidade delinquente é de modo muito significativo a sonolência ou o aborrecimento (com valor de $\chi^2 = 7.921$, e valor de $p = 0.005$).

Por fim, a *atitude dos condutores face à lei* apresenta também algumas associações significativas. Na amostra intencional existe menor concordância com os limites da velocidade nos condutores com tendência para o neuroticismo e extroversão (com valores de χ^2 entre 4.934 e 5.568, e valores de p entre 0.018 e 0.026), enquanto na amostra aleatória são os condutores com tendência para o psicoticismo que apresentam menos concordância com os limites de velocidade, com as normas de trânsito e com a taxa de alcoolémia (com valores de χ^2 entre 7.649 e 18.572, e valores de p entre 0.000 e 0.006).

4. DISCUSSÃO

De acordo com a teoria de Eysenck (1965), podemos deduzir que o condutor com tendência para a extroversão conduziria de forma mais rápida mas com mais erros, enquanto o condutor com tendência para o psicoticismo

tentaria satisfazer de modo imediato os seus impulsos. Já o condutor com tendência para o neuroticismo teria um comportamento mais rígido, com efeitos no cumprimento das regras de trânsito. Por fim, o condutor com estas tendências simultaneamente, teria uma personalidade de tipo delinquente, apresentando comportamentos semelhantes aos dos criminosos, destacando-se o não cumprimento das regras, agressividade e egocentrismo. De facto, nos resultados obtidos encontramos um maior número de diferenças e com maior nível de significância associado a determinadas dimensões da personalidade. Assim, verificamos que o neuroticismo surge associado a menos acidentes e a menos transgressões, enquanto 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. Contudo, o dado mais relevante é o facto de o psicoticismo, e em seguida a personalidade delinquente, surgirem associados de forma muito significativa 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. Estes dados confirmam, pois, as hipóteses de Eysenck, demonstrando que existem dimensões da personalidade que tornam os indivíduos mais propensos a acidentes e a comportamentos transgressivos. Torna-se, no entanto, necessário efectuar mais estudos, de preferência com amostras de outras zonas do país e representativas quanto à função de condução (por exemplo, conduzir para exercer uma actividade profissional, como meio de transporte regular ou como diversão). Interessa também estudar a personalidade associada à agressividade na estrada e à procura de sensações fortes durante a condução, temas que têm vindo a ser alvo de preocupações não só sociais como científicas (Jonah, 1997; Shinar, 1998; Underwoog *et al.*, 1999; Lajunen & Parker, 2001; Krahe & Freske, 2002; Miller *et al.*, 2002).

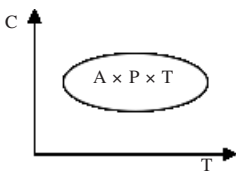
5. CONCLUSÕES

Apesar de termos efectuado apenas, uma análise relativa à personalidade enquanto estrutura subjacente do comportamento do condutor, os dados obtidos ao longo dos diferentes estudos exploratórios permitem-nos ir mais longe. Assim, a sistematização dos dados estabelecidos pela evidência empírica dos diferentes estudos convergem em enunciados conclusivos sobre a condução, os comportamentos e os condutores.

5.1. A condução

A experiência de condução é um sistema complexo composto por três subsistemas: o subsistema da acção integrador de diferentes tipos de actividade (A), o subsistema interno composto por diferentes traços de personalidade (P), e o subsistema teleológico (T) que dá sentido e finaliza a acção (A) e a personalidade (P).

Esta experiência-sistema constitui-se, funciona e evolui em duas coordenadas: o tempo vivido de experiência de condução (T) e o contexto ou meio desta experiência (C). Em esquema (2):



A experiência de condução constitui, pois, um sistema complexo. Nestes termos, o comportamento que a experiência de condução implica foge ao esquema habitual que teima em explicá-lo ora pelo livre arbítrio, responsabilizando o condutor, ora por forças que lhe são alheias, convocando a força do acaso ou as circunstâncias exteriores.

Os dados dos vários estudos permitem rejeitar tais esquemas de explicação: o seu simplismo e linearidade redutores estão longe de assimilar a complexidade da experiência de condução.

Um modelo explicativo do comportamento dos condutores, tendo em conta o carácter compósito e complexo da sua actividade, terá em conta um “jogo de possíveis” entre responsabilidade e acaso, entre factores internos e externos, entre indivíduos e situações.

5.2. Os comportamentos

Os dados dos diferentes estudos autorizam a sua organização através de três grandes pontos de vista: tipológico, epidemiológico e axiológico.

(2) Nota: o símbolo x não tem valor matemático.

5.2.1. Tipologia

Os auto-relatos dos condutores descrevem comportamentos de condução normativos e desviantes.

Os primeiros, é preciso não esquecer-lo, verificam-se na diversificada amostra constituída pelo conjunto de estudos. Como é referido no estudo de caracterização da experiência de conduzir, a evocação e reorganização dos conhecimentos (saber fazer) traduzem-se, regularmente, no comportamento de redução de riscos e controlo de situações tantas vezes imprevisíveis. Assim, poderíamos tipificar este comportamento normativo como *estilo de condução securitário*.

No entanto, a mesma amostra, revela também uma constelação de comportamentos cujos contornos evidenciam um *estilo desviante*. Este último integra três tipos de comportamento: infracções tipificadas como crime, infracções de mera ordenação social (contra-ordenações) e, finalmente, comportamentos que, não configurados em nenhuma das situações anteriores, vêm cair no campo das “incivilidades” ou do que poderíamos designar de associabilidade social (comportamentos associiais, ou anti-sociais, socializados por força do contexto, neste caso a circulação rodoviária).

5.2.2. Epidemiologia ⁽³⁾

Como se distribui a tipologia acima descrita na população estudada? A evidência empírica estabelecida não nos autoriza, por ora, ir além de uma percepção ainda vaga de tendências. Permite-nos, no entanto, identificar uma linha de demarcação entre, por um lado, uma população de condutores cuja experiência de condução é colocada ao serviço da sua deslocação tendo como fim (função) o exercício de uma actividade regular (profissional ou de lazer), e por outro lado uma população de condutores para os quais a actividade de condução coincide com a actividade profissional ou com a actividade de diversão.

A primeira população revela-se mais indiferente à actividade de condução. Tem-na como meio, não como fim. A última estabelece com a mesma actividade uma relação oposta. Definimos, por isso, uma conste-

⁽³⁾ Transferimos o conceito do domínio da saúde pública para a circulação rodoviária sem qualquer sobressalto epistemológico, tendo em conta as consequências para a saúde pública dos elevados números de sinistralidade nas estradas portuguesas.

lação comportamental-meio e uma constelação comportamental-fim. Cada uma delas apresenta estilos diferentes. Na primeira constelação tende a prevalecer o estilo securitário; na segunda, o estilo desviante.

5.2.3. Axiologia

A experiência de condução está, indiscutivelmente, associada a valores. Encontramo-los na palavra expressa ou nos enunciados não ditos do comportamento.

Organizamo-los em três níveis. O primeiro, governado pelos processos primários e pré-críticos, próprios do individualismo, desvaloriza a lei, os outros e, muitas vezes, o próprio. É neste nível que situamos uma boa parte da constelação comportamental-fim e seu estilo próprio, o estilo desviante, com o seu cortejo de comportamentos: criminais, delinquentes, sociais.

O segundo, enquadra-se nos parâmetros da convencionalidade. Aquela convencionalidade que acolhe a associabilidade social e cuja atitude face ao valor da mesma e dos outros é meramente externa. Neste nível se define um vasto campo de intercepção entre a constelação-meio e a constelação-fim onde coabitam o estilo desviante e o estilo securitário.

O terceiro, governado por uma ética da responsabilidade e da convicção organiza, preponderantemente, a constelação comportamento-meio, nele ganhando relevo o estilo securitário.

A axiologia da experiência de condução constatada neste estudo conduz-nos à hipótese seguinte: e se o comportamento de condução constituísse um analisador vital que, enquanto elemento de um sistema de vida, revelasse a lógica e o funcionamento desse mesmo sistema? Hipótese a testar em futuros desenvolvimentos deste programa de estudos.

5.3. Os condutores

Os comportamentos são determinados por factores situacionais e individuais. A existência destes últimos foi abundantemente verificada nestes estudos e aos níveis a que nos propusemos estudar: a personalidade, a função, a trajectória.

5.3.1. A personalidade

A aplicação transversal do teste de Eysenck corroborou a hipótese da existência de relações entre o estilo desviante do comportamento de con-

dução e a tendência estrutural para a delinquência. Tínhamos, num estudo exploratório, colocado a hipótese de uma desviância latente. Agora sabemos identificá-la: nos traços de psicoticismo, de extroversão e de neuroticismo da personalidade dos condutores. Estes traços combinam-se e distribuem-se diferencialmente consoante a tipologia, a epidemiologia e a axiologia do comportamento de condução.

Assim, o psicoticismo e a extroversão prevalecem no estilo desviante surgindo associados, designadamente, ao comportamento criminal e contra-ordenacional. Por outro lado, a extroversão, quando isolada, está mais relacionada com as “incivilidades” e a associabilidade social. Já o neuroticismo, mais próximo da axiologia convencional, define uma posição ambigüal que propende ora para o estilo desviante, ora para o estilo normativo. Daí o síndrome de instabilidade que o caracteriza: irritabilidade, agitação, ansiedade, rigidez, agressividade, etc.

5.3.2. A função

A variável função, entendida como fim ou objectivo da condução, revelou-se de particular interesse na explicação do comportamento. Ela permitiu a constituição, inicialmente, de quatro grupos, e posteriormente, de cinco grupos (ainda a precisar de uma melhor clarificação) revelando cada um deles características próprias. Assim, os grupos “condução por diversão” e como “actividade profissional” apresentam os índices mais elevados de transgressão grave. O seu tipo de comportamento inscreve-se numa lógica de moral utilitária segundo a qual os fins (entrega de uma mercadoria, o jogo da condução, etc.) justificam os meios (o estilo desviante). Outro tanto não sucede com os grupos “condução para o trabalho”, “para o lazer” ou “para o exercício de uma actividade profissional” que, apesar de um “capital” transgressivo não despreciando, adoptam um estilo desviante menos duro. Afinal o que demarca as duas grandes constelações de comportamentos de condução pelas quais os grupos se repartem não é tanto a quantidade das transgressões mas a sua qualidade. E não se pense que esta linha de demarcação passa pela sua educação académica. Não se encontram, nestes estudos, diferenças significativas a este nível.

A via de exploração desta variável está aberta. Resta agora aprofundá-la, até porque sob muitos aspectos não se encontram diferenças estatisticamente significativas entre os grupos.

O grupo “diversão”, dadas as características muito específicas e pro-

blemáticas que revelou, merecia um estudo autónomo que aprofundasse o seu estilo desviante no seio das sub culturas da associal sociabilidade.

5.3.3. As trajectórias

E os anos de condução? Exercem algum efeito, materializado na experiência, sobre o comportamento? Parece que sim. Afinal os condutores aprendem e modificam o seu comportamento. Em que sentido? Na passagem de uma fase marcada pela procura de sensações para uma outra, madura, em que o auto-conhecimento domina a economia do comportamento de condução. Esta transição não é, porém, linear e geral. A procura de sensações está intimamente associada ao grupo “diversão”. E se os condutores que integram este grupo padecessem do que poderíamos chamar síndrome de fixação sensorial? E se houvesse condutores incapazes de aprender com a experiência? Mesmo com os diferentes tipos de punição? E se tais fixações e incapacidades estivessem relacionadas com traços de personalidade como o psicoticismo? Questões sem resposta mas que não tardam por ela. Basta-nos um exercício de cruzamento de dados: teste de Eysenck e trajectórias de condução. Fica para um próximo trabalho.

6. BIBLIOGRAFIA

- Agra, C. (1990), *Sujet autopoïétique et transgression*, in F. Digneffe (Dir.), *Acteur Social et délinquance* (pp. 415-425), Liège: Pierre Mardaga Editeur.
- Agra, C., Queirós, C. L., & Freitas, I. (2003), *Programa de estudos sobre o comportamento dos condutores, relatório anual*, FDUP, policopiado.
- Bryman, A., & Cramer, D. (1993), *Análise de dados em ciências sociais, introdução às técnicas utilizando o SPSS*, Oeiras: Celta Editora, 2.^a edição.
- — (2003), *Análise de dados em ciências sociais, introdução às técnicas utilizando o SPSS para Windows*, Oeiras: Celta Editora.
- Debuyt, C. (1989), *Criminologie clinique et inventaire de personnalité, utilisation quantitative ou qualitative*, *Déviance et société*, vol. 13, n.º 1, 1-21.
- Eysenck, H., & Gudjonsson, G. (1989), *The causes and cures of criminality*, New York: Plenum Press.
- Eysenck, H. (1965), Os acidentes e a personalidade, in H. Eysenck, *Factos e mitos da Psicologia*, Cap. 6, pp. 209-245, Lisboa: Ulisseia.
- Izard, C. (1991), *The psychology of emotions*, New York: Plenum Press.
- Jonah, B. (1997), Sensation seeking and risky driving: a review and synthesis of the literature, *Accident Analysis and Prevention*, vol. 29, n.º 5, 651-665.
- Krahé, B., & Fenske, I. (2002), Predicting aggressive driving behaviour: the role of macho personality, age and power of car, *Aggressive Behavior*, vol. 28, n.º 1, 21-29.

- 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*, vol. 33, 243-255.
- Miller, M., Azrael, D., Hemenway, D., & Solop, F. (2002), Road rage in Arizona: armed and dangerous. *Accident analysis and Prevention*, vol. 34, 807-814.
- Shinar, D. (1998), Aggressive driving: the contribution of the drivers and the situation, *Transportation Research Part F*, vol. 1, 137-160.
- Underwood, G., Chapman, P., Wright, S., & Crundall, D. (1999), Anger while driving, *Transportation Research Part F*, vol. 2, 55-68.
- Zuckerman, M. (1994), *Behavioral expressions and biosocial bases of sensation seeking*, Cambridge: Cambridge University Press.