

Traços de Personalidade e Comportamentos de Condução

Joana Conceição Soares Alves

Instituto Superior de Ciências da Saúde – Norte

Abstract

The relationship between personality and transgressive driving behavior acquired considerable significance in scientific circles. Eysenck, with its model PEN, which defends the transgressive behavior behind the wheel can be explained by the relationship with the three personality traits. Zuckerman presents a theory similar to Eysenck, arguing also that the transgression on wheels is related to a personality trait - sensation seeking. This investigation aimed to study the relationship between personality and transgressive driving behavior and road crimes, a sample of drivers convicted of road crimes, drivers will benefit from the temporary suspension of the proceedings in road practicability, and drivers without any contact with criminal justice. It was found that drivers who commit road crimes had higher scores on neuroticism and sensation seeking. No significant differences were found for the dimensions of extraversion and psychoticism. Drivers who commit road crimes don't have more transgressive driving behavior than drivers without contact with the justice system.

Key-words: personality, driving behavior, road crimes, Eysenck, psychoticism, extraversion, neuroticism, Zuckerman, sensation seeking.

PERSONALIDADE E CONDUÇÃO

Traços de Personalidade e Comportamentos de Condução

O estudo do comportamento de condução alcançou um espaço considerável na literatura actual, principalmente por estar acrescido de comportamentos transgressivos (Agra & Freitas, 2004; Agra & Queirós, 2004a, 2004b, in-press-a; Arnertt, 1990; Correia, Queirós & Horta, 2008; Deffenbacher, Lynch, Filetti, Dhalen & Oetting, 2003; Deffenbacher, Lynch, Oetting & Yingling, 2001; Elander, West & French, 1993; Eysenck, 1968; Furnham & Saipe, 1993; Lajunen, 2001; Lajunen & Summala, 1995; Jonah, 1986, 1997; Machin & Sannkey, 2008; Ulleberg & Rundmo, 2003).

Existem investigações que sustentam a inexistência de relação entre o psicoticismo e os erros de condução (Lajunen, 2001; Renner & Anderle, 2000), existindo, no entanto, autores que sustentam que indivíduos com elevados níveis de **psicoticismo** revelam comportamentos transgressivos na estrada e conseqüentemente mais acidentes (Agra & Queirós, 2004^a, 2004b, in-press-a; Eysenck, 1968; Furnham & Saipe, 1993).

Estudos relevam que indivíduos com elevados níveis da dimensão **extroversão** apresentam mais erros na condução (Agra & Queirós, 2004a; Bartholomeu, 2008; Lajunen, 2001; Lev; Hershkovitz & Yechiam, 2008; Verwey & Zaidel, 2000), isto é, detinham uma maior disposição para as transgressões e para os acidentes, conduzindo mais vezes sob a influência de álcool (Eysenck, 1968).

De acordo com Eysenck (1968) e, mais tarde, Agra e Queirós (2004a, 2004b), os indivíduos **neuróticos** cometem menos infracções e têm menos acidentes. Outro estudo sugere, pelo contrário, que o neuroticismo está relacionado com o stress, com os erros cometidos na condução e com a condução agressiva (Matthews, Dorn & Glendon, 1991). Todavia, existem estudos que não encontram resultados que permitam afirmar a existência de correlação positiva entre o neuroticismo e as infracções rodoviárias e os acidentes (Furnham & Saipe, 1993; Lajunen, 2001; Pestonjee & Singh, 1980)

Esta discrepância nos resultados encontrados pode ser explicada pelo facto do neuroticismo ser caracterizado por instabilidade, emotividade e humor variável, o que pode levar o condutor a adoptar uma condução mais perigosa. No entanto, por outro lado, o baixo neuroticismo está associado a falta de atenção e ao excesso de confiança que também poderiam levar a comportamentos de risco na estrada (Bartholomeu, 2008; Lajunen, 2001; Furnham & Saipe, 1993).

PERSONALIDADE E CONDUÇÃO

Importa ressaltar, que Lajunen (2001) afirma que níveis moderados de neuroticismo estão positivamente relacionados com a condução segura, no entanto, quando estes níveis se traduzem em scores elevados ou baixos parecem aumentar os erros ao volante e, conseqüente, a sinistralidade.

Na sua generalidade, as conclusões dos estudos que correlacionam os traços de personalidade com o comportamento de condução, são relativamente ambíguas. Uma das possíveis razões para essa amálgama de resultados será, a utilização combinada de diferentes instrumentos para avaliar a influência da personalidade, tais como o EPQ (Lajunen, 2001), o EPQ, o SSS, o DBQ (Furnham & Saïpe, 1992), o EPQ, o DBI (Matthews & Desmond, 1998).

São, também, inúmeros os estudos que relacionam as mais variadas manifestações comportamentais de *sensation seeking* com os vários tipos de risk taking, como os comportamentos de condução (Arnett, 1990; Burns & Wilde, 1995; Clément & Jonah, 1984; Jonah, 1986, 1997, in press; Jonah, Thiessen & Au-Yeung, 2001; Zakletskaia, Mundt, Blausek, Wilson & Fleming, 2009; Zuckerman & Neeb, 1980). Com feito, a condução representa a forma mais comum de *sensation seeking* em jovens adultos. Pelo que, este comportamento está intimamente relacionado com elevados níveis de *sensation seeking* (Zuckerman, 1994). Assim, condutores com altos níveis de sensation seeking têm uma probabilidade acrescida de sofrer acidentes rodoviários e cometer crimes estradais, quando comparado com os condutores com baixos níveis de sensation seeking (Zuckerman, 1994). Sendo que, o sensation seeking surge positivamente correlacionado com a condução sob o efeito do álcool (Arnett, 1990), com a condução com excesso de velocidade (Zuckerman & Neeb, 1980; Burns & Wilde, 1995) e com a condução perigosa (Jonah, 1997).

Desta forma, este estudo tem essencialmente quatro objectivos: (i) diferenciar os três grupos em estudo quanto à caracterização do seu comportamento de condução, em termos de prevalência e de incidência; (ii) correlacionar os comportamentos de condução e as atitudes de condução com as dimensões da personalidade das teorias de Eysenck e de Zuckerman; (iii) diferenciar os três grupos em estudo quanto às dimensões da personalidade definidas pelas teorias de Eysenck e de Zuckerman e (iv) conhecer a correlação entre os traços de personalidade definidos nas teorias de Eysenck e Zuckerman e o modo como se manifestam na amostra.

PERSONALIDADE E CONDUÇÃO

Método

Participantes

Participaram neste estudo 90 sujeitos, subdivididos em três grupos, cada um com 30 indivíduos cada: i) o grupo que abarca indivíduos sem contacto com a justiça penal (SCJ), isto é, indivíduos que não cometeram nenhum crime estradal; ii) o grupo que engloba os indivíduos que cometeram crimes estradais mas não foram condenados, tendo-lhes sido aplicada uma medida que não sendo uma condenação pressupõe a culpabilidade do agente, isto é, a suspensão provisória do processo (SPP); iii) o grupo que é composto por indivíduos que cometeram crimes estradais e foram condenados (C) no âmbito desse processo e que estão a cumprir suspensões da execução da pena de prisão, substituição da multa por trabalho e liberdade condicional. Os grupos tinham como critério geral de inclusão a prática de condução e como critério individual de grupo a prática ou não de crimes estradais e consequente medida judicial aplicada.

Sendo que 90% (N = 91) desta população é constituída por sujeitos do sexo masculino. Relativamente à idade, a amostra manifesta uma amplitude variável entre o mínimo de 18 e o máximo 69 anos de idade, apresentando uma idade média de 34.97 ± 11.42 anos. Quanto ao nível de habilitações literárias verificou-se que 37,8% (N=34) dos indivíduos têm formação até ao 3º ciclo do ensino básico, 28,9% (N=26) tem formação até ao ensino secundário e 33,4% (N = 30) tem formação superior. No que respeita à habilitação legal para conduzir, 87,8% (N = 79) dos inquiridos afirma estar legalmente habilitado, tendo tirado a carta de condução com uma idade média de 21.25 ± 5.73 anos. No entanto, 37,8% (N = 34) dos indivíduos conduziram em algum momento sem possuir habilitação legal para tal, tendo dado início à actividade de condução com uma idade média de 19.51 ± 5.09 anos, apresentando uma amplitude variável entre o mínimo de 9 e o máximo de 43 anos de idade.

Materiais

Nesta investigação aplicou-se um questionário composto por três partes. A primeira parte do questionário é constituída por um conjunto de questões de teor sociodemográfico e questões relativas à condução e ao comportamento de condução, às transgressões na estrada, aos acidentes, à velocidade e à posição face às regras de trânsito. Todas estas questões foram construídas propositadamente para este estudo tendo como objectivo a

PERSONALIDADE E CONDUÇÃO

caracterização e categorização do condutor. A segunda e terceira parte do questionário são constituídas respectivamente pelo Eysenck Personality Questionnaire – Short Scale (EPQ-SS) de Eysenck & Eysenck (1975) e pelo Sensation Seeking Scale forma V (SSS-V) de Zuckerman (1994; Zuckerman, Eysenck, & Eysenck 1978), traduzidas e adaptadas para a população portuguesa (Oliveira, 2008).

O EPQ-SS (Eysenck & Eysenck, 1978) é um questionário de auto-preenchimento, constituído por 48 itens com resposta dicotómica entre o sim e o não, sendo constituído por quatro escalas, a de psicoticismo (P), de extroversão (E), de neuroticismo (N) e de sinceridade (L), cada uma com 12 itens.

A SSS-V é uma escala de auto preenchimento composta por 40 itens, cada um contendo duas versões do mesmo tema, a versão A e a B, tendo o indivíduo que escolher necessariamente uma das versões. Esta escala avalia o grau de procura de sensações (sensation seeking) e é composto por quatro áreas distintas: a procura de emoção (TAS), a procura de experiências (ES), a desinibição (DIS) e a intolerância ao aborrecimento (BS), agrupadas em quatro sub-escalas de 10 itens cada. O valor total de sensation seeking (SST) é calculado através do somatório das quatro sub-escalas atrás descritas (S.B. Eysenck & Zuckerman, 1978; Zuckerman, 1994; Zuckerman, Buchsbaum, & Murphy, 1980; Donohew et al, 2000; Moreira, 2008).

Procedimentos

A realização da recolha de dados teve início com a consulta dos dossiês pessoais pertencentes à DGRS da Equipa do Porto Penal 1, com o propósito de seleccionar a maioria dos participantes. Esta selecção teve por base o tipo de crime cometido, devendo este inserir-se na categoria da criminalidade estradal. Os restantes sujeitos foram seleccionados aleatoriamente, tendo como critério de inclusão a não existência de contacto com o sistema de justiça penal no âmbito estradal e a prática de condução.

As instalações da EPP1 foram o local de recolha dos dados dos sujeitos que cometeram crimes estradais, enquanto os dados dos indivíduos que não cometeram este tipo de crime foram recolhidos de forma diferente, sendo que, os questionários foram entregues a cada sujeito que posteriormente os devolviam já preenchidos.

Após uma explicação prévia dos objectivos da investigação a cada inquirido, solicitou-se o auto-preenchimento do questionário onde foi pedido a cada sujeito que preenchesse o questionário de forma mais sincera possível, demorando entre 15 a 30 minutos a tarefa de

PERSONALIDADE E CONDUÇÃO

preenchimento. O processo de recolha de dados ocorreu no período entre Julho e Outubro de 2009.

Resultados

Num primeiro momento, trata-se de diferenciar os três grupos em estudo quanto à caracterização do seu comportamento de condução. Assim, observando a Tabela 1, é possível analisar a prevalência (considera-se prevalência o número de sujeitos que manifestam os comportamentos em análise) do comportamento na estrada em função dos três grupos.

Quanto à relação entre a variável *grupo* e variável *já alguma vez conduziu sem ter carta*, pela análise dos resíduos ajustados é possível perceber que existem mais 3.1 sujeitos condenados e menos 2.5 sujeitos sem contacto com a justiça que conduziram sem carta do que seria de esperar se as duas variáveis fossem independentes.

Existe, com efeito, uma relação significativa entre ambas as variáveis, $X^2_{(2)} = 10.588$; $p = .005$, sendo que a associação, pela medida de Cramer's V, entre elas é de .34, $p = .005$. A variável *já alguma vez conduziu sem ter carta* permite prever a variável *grupo* em 20%, $\lambda = .20$, $p = .011$.

Relativamente à relação entre a variável *grupo* e variável *já esteve envolvido em algum acidente de viação*, através da análise dos resíduos ajustados conclui-se que existem menos 2.1 sujeitos condenados e mais 2.7 sujeitos sem contacto com a justiça que estiveram envolvidos em algum acidente de viação do que seria de esperar se as duas variáveis fossem independentes.

Desta forma, existe uma relação entre a variável *grupo* e variável *já esteve envolvido em algum acidente de viação*, $X^2_{(2)} = 8.038$; $p = .018$. A associação entre estas duas variáveis, segundo a medida de associação Cramer's V, é de .30, $p = .018$. A variável *já esteve envolvido em algum acidente de viação* possibilita prever a variável *grupo* em 17%, $\lambda = .17$, $p = .015$.

No que diz respeito à relação entre variável *grupo* e variável *já conduziu sob o efeito do álcool*, verifica-se, pela análise dos resíduos ajustados que existem menos 4.3 sujeitos sem contacto com a justiça e mais 2.9 sujeitos em suspensão provisória do processo que conduziram sob o efeito do álcool do que seria de esperar se as duas variáveis fossem independentes.

Assim, existe uma relação entre a variável *grupo* e variável *já conduziu sob o efeito do álcool*, $X^2_{(2)} = 19.040$; $p < .001$, tendo uma associação entre elas de .46, $p < .001$. Desta

PERSONALIDADE E CONDUÇÃO

forma, a variável *já conduziu sob o efeito do álcool* permite prever a variável *grupo* em 23%, $\lambda = .23$, $p = .027$.

A variável *grupo* é independente da variável *já alguma vez foi multado* ($X^2_{(2)} = 4.648$; ns) e da variável *costuma conduzir com velocidades acima das legalmente estabelecidas* ($X^2_{(2)} = 1.495$; ns).

Depois do estudo da prevalência dos comportamentos de condução, trata-se agora de analisar a incidência (considera-se incidência o número de comportamentos) de tais comportamentos nos três grupos.

Através da análise da Tabela 2, verifica-se a existência de diferenças significativas entre os três grupos *quanto ao tempo que conduziram sem carta* $H_{(2)} = 11.694$; $p = .003$. Com efeito, os sujeitos de grupo C (Mdn = 2) conduziram mais tempo sem habilitação legal do que os do grupo SCJ (Mdn = 0), $U = 240.00$; $p = .001$.

No que respeita, ao *número de vezes que conduziram sem carta*, existem diferenças significativas entre os três grupos em estudo, $H_{(2)} = 15.483$; $p < .001$. Os sujeitos de grupo C (Mdn = 41.5) conduziram significativamente mais vezes sem carta do que os do grupo SCJ (Mdn = 0), $U = 199.00$; $p < .001$.

Relativamente à variável *número de vezes que foi multado*, observa-se a existência de diferenças significativas entre os três grupos, $H_{(2)} = 7.658$; $p = .022$. Desta forma, os sujeitos de grupo C (Mdn = 3) sofreram significativamente mais vezes a aplicação de coima do que os do grupo SCJ (Mdn = 1), $U = 205.00$; $p = .009$.

Constata-se a não existência de diferenças significativas entre os três grupos em estudo relativamente ao *número de acidentes em que estiveram envolvidos* ($H_{(2)} = 2.668$; ns), quanto ao *número de vezes que conduziram sob o efeito do álcool* ($H_{(2)} = 4.184$; ns) e quanto ao *limite máximo de velocidade que normalmente atinge, em média* ($H_{(2)} = .192$; ns).

Num segundo momento trata-se de correlacionar as dimensões das teorias de Eysenck e de Zuckerman com os comportamentos e as atitudes de condução. Observando a Tabela 3, no que concerne à dimensão psicoticismo verifica-se que quanto mais índices de psicoticismo os indivíduos manifestam mais se auto-intitulam como condutores calmos ($r = .25$). O psicoticismo surge ainda associado a mais expressão do comportamento não parar nos sinais vermelhos ($r = .22$) e a menos expressão dos comportamentos conduzir depois de ingerir bebidas alcoólicas ($r = -.24$) e adopção de uma atitude agressiva perante outro condutor enquanto conduzem ($r = -.23$). Encontra-se ainda uma correlação entre o

PERSONALIDADE E CONDUÇÃO

psicoticismo e a discordância com os limites máximos de velocidade estabelecidos dentro das localidades ($r = -.22$).

Relativamente à extroversão verifica-se que quanto maior for a expressão desta dimensão, menor será a adopção de uma atitude agressiva perante outro condutor enquanto conduzem ($r = -.28$) e maior será concordância com as operações policiais nas estradas portuguesas ($r = -.26$). O neuroticismo surge correlacionado com mais tempo ($r = .29$) e mais vezes ($r = .31$) a conduzir sem habilitação legal e com mais acidentes ($r = .23$). Esta dimensão surge correlacionada com o medo ($r = .36$) e com a alegria aquando de uma infracção rodoviária ($r = .26$). Os condutores com tendência para o neuroticismo revelam que a sua agressividade ao volante lhes afecta o processo de condução ($r = .25$).

Por fim, os indivíduos com tendência para o *sensation seeking*, começaram a conduzir mais cedo ($r = -.25$) e revelam ser condutores mais distraídos ($r = .24$).

Num terceiro momento trata-se de diferenciar os três grupos em estudo quanto às dimensões da personalidade definidas pelas teorias de Eysenck e de Zuckerman.

Examinando a Tabela 4, verificou-se que relativamente à dimensão *neuroticismo* observa-se um efeito do grupo, $F_{(2,87)} = 4.224$, $p = .018$. O teste *post-hoc Duncan* assinala que o grupo SCJ têm um índice mais baixo de neuroticismo do que o grupo SPP e do que o grupo C. No que concerne à dimensão *mentira* existe um efeito de grupo, $F_{(2,87)} = 4.577$, $p = .013$. O teste *post-hoc Duncan* indica que o grupo SCJ tem mais índices de mentira do que o grupo SPP.

Quanto às dimensões Psicoticismo ($F_{(2,87)} = .410$, ns.) e Extroversão ($F_{(2,87)} = .586$, ns.) não existe um efeito significativo dos grupos.

No que respeita ao *SSTotal*, verifica-se um efeito de grupo, $F_{(2,87)} = 6.204$, $p = .003$. O teste *post-hoc Duncan* releva que o grupo SPP possui um índice de *sensation seeking total* mais elevado do que o grupo SCJ e do que o grupo C.

Analisando todas as dimensões do SSS, é possível verificar que quanto às dimensões *ES* e *BS*, assinalam-se um efeito de grupo, $F_{(2,87)} = 3.670$, $p = .030$ e $F_{(2,87)} = 3.911$, $p = .02$, respectivamente. O teste *post-hoc Duncan* demonstra que o grupo SPP contém mais índices de *ES* e de *BS* do que o grupo SCJ e do que o grupo C.

No que se refere à dimensão *DIS*, comprova-se um efeito de grupo, $F_{(2,87)} = 5.694$, $p = .005$. O teste *post-hoc Duncan* indica que o grupo SCJ possui um maior índice de *DIS* do que o grupo SPP e do que o grupo C.

Por fim, verificou-se que não existem diferenças estatisticamente significativas para a dimensão *TAS*, $F_{(2,87)} = 1.204$, ns.

PERSONALIDADE E CONDUÇÃO

Num quarto e último momento, trata-se de correlacionar as dimensões das teorias de Eysenck e de Zuckerman. Observando a Tabela 5, verifica-se que existe uma correlação significativa entre o psicoticismo em quase todas as dimensões do SSS, excepto para a dimensão BS. Com efeito, observam-se correlações fracas entre o psicoticismo e as dimensões TAS ($r=.22$) e ES ($r=-.22$) e correlações moderadas com as dimensões DIS ($r=.37$) e SSTotal ($.37$). Relativamente à extroversão, verifica-se uma correlação significativa com as dimensões TAS, DIS e SSTotal. Desta forma é possível observar uma correlação fraca entre a extroversão e dimensão DIS ($r=.26$) e uma correlação moderada com as dimensões TAS ($r=.35$) e SSTotal ($r=.31$). No que concerne ao neuroticismo, verifica-se que não existe correlação com nenhuma das dimensões do SSS.

Por último, a mentira correlaciona-se negativamente com todas as dimensões do SSS, sendo que a correlação para as dimensões TAS ($r= -.27$) e BS ($r= -.14$) é fraca e para as dimensões ES ($r= -.38$), DIS ($r= -.45$) e SSTotal ($r= -.46$) é moderada.

Discussão

Os resultados obtidos permitem verificar que os indivíduos que cometeram crimes estradais praticam mais vezes o crime de condução sem habilitação legal e conduziram mais sob o efeito do álcool do que aqueles sem qualquer contacto com a justiça penal. Verifica-se ainda, que os indivíduos que têm contacto com a justiça, no âmbito dos crimes estradais, sofrem mais vezes a aplicação de coima por parte das autoridades policiais. Estes resultados sugerem, assim, que os indivíduos que cometem mais crimes estradais estão, efectivamente, inseridos no sistema de justiça penal no âmbito da criminalidade estradal. Por outro lado, embora tenham sofrido mais vezes a aplicação de coimas, os indivíduos que cometem mais crimes estradais não praticam mais outro tipo de comportamentos transgressivos ao volante, como por exemplo o não parar nos sinais de STOP ou não parar nos sinais vermelhos, do que os indivíduos sem qualquer contacto com a justiça penal.

No que diz respeito à correlação entre as teorias da personalidade de Eysenck e de Zuckerman com as atitudes e com os comportamentos de condução transgressivos, observa-se uma correlação positiva entre o psicoticismo e a calma e o comportamento de não parar nos sinais vermelhos e uma correlação negativa com a condução depois de consumir bebidas alcoólicas, com a adopção de uma atitude agressiva perante outro condutor aquando do processo de condução e com a concordância com os limites de

PERSONALIDADE E CONDUÇÃO

velocidade estabelecidos dentro das localidades. Verifica-se que os indivíduos extrovertidos se mostram pouco agressivos para outros condutores enquanto conduzem e concordam com as operações policiais nas estradas portuguesas. Para o neuroticismo, observa-se uma correlação positiva com o comportamento de condução sem habilitação legal durante mais tempo e mais vezes e com o número de acidentes. Manifestam mais medo e mais alegria aquando de uma infracção rodoviária e ainda confirmam que a sua agressividade ao volante afecta a condução. Já os indivíduos com elevados índices de *sensation seeking*, conduzem mais cedo e são condutores mais distraídos.

Estes resultados revelam que os indivíduos com índices de psicoticismo manifestam simultaneamente atitudes congruentes com uma condução segura e atitudes congruentes com uma condução perigosa, assim como os seus comportamentos de condução, que ora são normativos, ora são transgressivos. O que vem confirmar as conclusões de outros estudos quanto ao facto da dimensão psicoticismo estar relacionada com as transgressões rodoviárias (Agra & Queirós, 2004a, 2004b, in press-a; Eysenck, 1968; Furnham & Saipé, 1993) e outros estudos que afirmam que esta dimensão da personalidade não possui qualquer relação com as transgressões ao volante (Lajunen, 2001; Renner & Anderle, 2000). Os indivíduos com índices de extroversão, contrariamente ao que sugere a literatura, e surpreendentemente, manifestam atitudes e comportamentos compatíveis com a adopção de uma condução segura.

No que se refere aos indivíduos com índices de neuroticismo, verifica-se que o presente estudo vem ao encontro de outra investigação, que afirma a existência de uma correlação positiva entre esta dimensão e condução transgressiva (Matthews, Dorn & Glendon, 1991). Relativamente ao nível de *sensation seeking*, constata-se que os indivíduos com elevados índices deste traço possuem comportamentos compatíveis com as características que definem esta dimensão.

No que se refere à relação entre as dimensões da personalidade das teorias de Eysenck e de Zuckerman, de acordo com estudos anteriores (Agra & Queirós, 2004a; Bartholomeu, 2008; Eysenck, 1968; Lajunen, 2001; Lev, Hershkovitz & Yechiam, 2008; Verwey & Zaidel, 2000), pode depreender-se que, ao contrário do que sugere a literatura, na presente investigação não se observa mais extroversão nos indivíduos que cometem crimes estradais do que nos indivíduos sem contacto com a justiça. Este resultado poderá inclusive explicar o facto de, apesar de cometerem mais crimes estradais, os indivíduos com contacto com o sistema da justiça não praticarem mais comportamentos transgressivos do que os indivíduos sem contacto com a justiça.

PERSONALIDADE E CONDUÇÃO

No que se refere à dimensão psicoticismo, a presente investigação vem de encontro com outras anteriormente elaboradas (Lajunen, 2001; Renner & Anderle, 2000), na medida em que não observa diferenças nos índices de psicoticismo entre os indivíduos que cometem crimes estradais e os indivíduos sem contacto com a justiça. Mais uma vez, o facto de os indivíduos que cometem crimes estradais diferenciarem-se face aos indivíduos sem contacto com a justiça apenas quanto à prática de crimes estradais e não quanto à prática outros comportamentos transgressivos justifique a ausência de diferenças significativas no psicoticismo entre os grupos em estudo.

Apesar da amálgama de conclusões referentes à relação entre a dimensão neuroticismo e os erros na condução, os resultados do presente estudo vêm ao encontro de outras pesquisas, que apontam para uma possível relação entre a prática de crimes estradais e o neuroticismo (Bartholomeu, 2008; Furnham & Saipe, 1993; Lajunen, 2001), uma vez que os grupos que cometeram crimes estradais têm significativamente, mais índices de neuroticismo do que o grupo dos sujeitos que não possuem contacto com a justiça.

Estes resultados podem ser explicados pelo facto da dimensão neuroticismo possuir algumas características como a ansiedade, humor variável, nervosismo, emotividade, irracionalidade e instabilidade, que em determinadas situações de tensão ao volante, poderiam potenciar a adopção de uma condução mais perigosa, mais transgressiva. Traduzindo-se a assunção de crimes estradais.

De acordo com Bartholomeu (2008), Furnham e Saipe (1993) e Lajunen (2001), é possível depreender que se por um lado, os indivíduos com elevados índices de neuroticismo são mais instáveis podendo cometer crimes estradais, por outro lado, os indivíduos com baixos índices de neuroticismo, ou melhor, indivíduos com elevados níveis de estabilidade, estarão associados à falta de atenção e ao excesso de confiança em si, facto este que também poderá potenciar a prática de crimes estradais.

De facto, a condução está intimamente relacionada com elevados níveis de *sensation seeking* (Zuckerman, 1994). Ainda, condutores com elevados índices de *sensation seeking* têm uma probabilidade acrescida de cometer crimes estradais (Zuckerman, 1994). O presente estudo mostra que os indivíduos que cometeram crimes estradais e que estão sujeitos à suspensão provisória do processo são os que apresentam índices mais elevados de *sensation seeking*. Estes resultados revelam-se, de acordo com a literatura, surpreendentes, na medida em que seria de esperar que os indivíduos que praticam crimes estradais deveriam obter pontuações semelhantes para o traço *sensation*

PERSONALIDADE E CONDUÇÃO

seeking, independentemente de terem sido condenados ou de estarem em suspensão provisória do processo.

Relativamente à correlação entre as teorias da personalidade de Eysenck e de Zuckerman, verificou-se que existe correlação positiva do sensation seeking com o psicoticismo e com extroversão e uma correlação negativa do sensation seeking com a mentira. Pelo contrário, o neuroticismo não se relaciona com o sensation seeking. Deste modo, as correlações entre o EPQ e a SSS no presente estudo são consistentes com as correlações encontradas por outras investigações (Eysenck & Zuckerman, 1978; Moreira, 2008).

Referências

- Agra, C., & Freitas, I. (2004). *Descrição da experiência de condução*. Comportamentos de condução – estudos empíricos da Escola de Criminologia. Acedido em 16 de Dezembro de 2008, em: http://www.dgv.pt/not_dest/7-Comportamento%20Condutores.pdf
- Agra, C., & Queirós, C. (2004a). *Caracterização do comportamento de uma amostra aleatória de condutores*. Comportamentos de condução – estudos empíricos da Escola de Criminologia. Acedido em 16 de Dezembro de 2008, em: http://www.dgv.pt/not_dest/7-Comportamento%20Condutores.pdf
- Agra, C., & Queirós, C. (2004b). O comportamento de condução oculta a delinquência? Estudos empíricos da escola de criminologia da FDUP. *Separata da Revista da Faculdade de Direito da Universidade do Porto, Ano-I*. Coimbra Editora.
- Arnett, J. (1990). Drunk driving, sensation seeking, and egocentrism among adolescents. *Personality and Individual Differences, 11* (6), 541-46
- Bartholomeu, D. (2008). Traços de Personalidade e Comportamentos de Risco no Trânsito: Um estudo correlacional. *Psicologia Argumento, 26* (54), 193-206
- Burns, C. P., & Wilde, S. J. G. (1995). Risk-Taking in Male Taxi Drivers: relationship among personality, observational data and driver records. *Personality and Individual Differences, 18* (2), 267-278

PERSONALIDADE E CONDUÇÃO

- Clément, R., & Jonah, A. B. (1984). Field Dependence, Sensation Seeking and Driving Behaviour. *Personality and Individual Differences*, 5 (1), 87-93
- Correia, P.J., Queirós, L.C. & Horta, P. (2008). Traços de Personalidade e Factores de Influência no Comportamento de Condução. *Acta Psiquiátrica Portuguesa*, 54, 1951-1964.
- Deffenbacher, J. L., Lynch, R. S., Filetti, L. B., Dahlen, E. R. & Oetting, E. R. (2003). Anger, aggression, risk behaviour, and crash-related outcomes in three groups of drivers. *Behaviour Research and Therapy*, 41, 333-349.
- Deffenbacher, J. L., Lynch, R. S., Oetting, E. R. & Yingling, D. A. (2001). Driving anger: correlates and test of state-trait theory. *Personality and Individual Differences* 31 (2001), 1321-1331.
- Donohew, L., Zimmerman, R., Cupp, P.S., Novak, S., Colon, S., & Abell, R. (2000). Sensation seeking, impulsive decision-making and risky sex: Implications for risk-taking and design of interventions. *Personality and Individual Differences*, 28, 1079-1091.
- Elander, J., West, R., & French D. (1993). Behavioral Correlates of Individual Differences in Road-Traffic Crash Risk: An Examination of Methods and Findings. *Psychological Bulletin*, 113(2), 279-294
- Eysenck, H.J. (1968). *Fato e Ficção na Psicologia*. Ibrasa: São Paulo.
- Eysenck, S.B., & Zuckerman, M. (1978). The relationship between sensation seeking and Eysenck's dimensions of personality. *British Journal of Psychology*, 69 (4), 483-487
- Furnham, A., & Saipé, J., (1993). Personality correlates of convicted drivers. *Personality and Individual Differences*, 14 (2), 329-336
- Jonah, B.A. (1986). Accident risk and risk-taking behaviour among young drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 18 (4), 255-271
- Jonah, B.A. (1997). Sensation seeking and risky driving: a review and synthesis of the literature. *Accident Analysis and Prevention*, 29 (5), 651-665

PERSONALIDADE E CONDUÇÃO

- Jonah, B.A., Thiessen, R. & Au-Yeung, E. (2001). Sensation seeking, risky driving and behavioural adaptation. *Accident Analysis and Prevention*, 33 (5), 679-684
- Lajunen, T. (2001). Personality and accident liability: are extraversion, neuroticism and psychoticism related to traffic and occupational fatalities?. *Personality and Individual Differences*, 31, 1365-1373.
- Lajunen, T., & Summala, H. (1995). Driving experience, personality, and skill and safety-motive dimensions in drivers' self-assessments. *Personality and Individual Differences*, 19 (3), 307-318.
- Lev, D., Hershkovitz, E., & Yechiam, E. (2008). Decision making and personality in traffic offenders: A study of Israeli drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 40 (1), 223-230
- Machin, A. M., & Sankey, S. K. (2008). Relationships between young drivers personality characteristics, risk perceptions, and driving behaviour. *Accident Analysis & Prevention* 40 (2), 541-547
- Matthews, G. & Desmond, P.A. (1998). Personality and multiple dimensions of task-induced fatigue: a study of simulated driving. *Personality and Individual Differences*, 25, 443-458
- Matthews, G., Dorn, L., & Glendon, A. (1991). Personality correlates of driver stress. *Personality and Individual Differences*, 12 (6), 535-549
- Moreira, M.I.M.M. (2008). Traços de Personalidade em Estudantes do Ensino Superior: a relação entre a procura de sensações de Zuckerman e as dimensões da personalidade de Eysenck. Dissertação de Mestrado em Psicologia. Porto: FPCEUP.
- Pestonjee, D. M., & Singh, U. B. (1980). Neuroticism-extraversion as correlates of accident occurrence. *Accident Analysis and Prevention*, 12 (3), 201-204
- Renner, W., & Anderle, F. (2000). Venturesomeness and extraversion as correlates of juvenile drivers traffic violations. *Accident Analysis and Prevention*, 32 (5), 673-678

PERSONALIDADE E CONDUÇÃO

- Ulleberg, P. (2001). Personality subtypes of young drivers: Relationship to risk-taking preferences, accident involvement, and response to a traffic safety campaign. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 4 (4), 279-297
- Ulleberg, P., & Rundmo, T. (2003). Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young drivers. *Safety Science*, 41 (5), 427-443
- Verwey, B.W., & Zaidel, M. D. (2000). Predicting drowsiness accidents from personal attributes, eye blinks and ongoing driving behaviour. *Personality and Individual Differences* 28, 123-142
- Weller, G., Schlag, B., Gatti, G., Jorna, R., & Van de Leur, M. (2006). *Human Factors in Road Design. State of the art and empirical evidence*. RIPCORDER – ISEREST.
- Zakletskaia, I.L., Mundt, P. M., Balousek, L. S., Wilson, L. E., & Fleming, F. M. (2009). Alcohol-Impaired Driving Behavior and Sensation-Seeking Disposition in a College Population Receiving Routine Care at Campus Health Services Centers. *Accident Analysis and Prevention*, 41(3), 380-386
- Zuckerman, M. (1994). *Behavioural expressions and biosocial bases of Sensation Seeking*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Zuckerman, M., Buchsbaum, M.S., & Murphy, D.L. (1980). Sensation seeking and its biological correlates. *Psychological Bulletin*, 88 (1), 187-214.
- Zuckerman, M. & Neeb, M. (1980). Demographic influences in sensation seeking and expressions of sensation seeking in religion, smoking and driving habits. *Personality and Individual Differences*, 1 (3), 197-206

PERSONALIDADE E CONDUÇÃO

Tabela 1

Diferenças na Prevalência dos comportamentos de condução entre os grupos SCJ, SPP e C

		Frequências Observadas			Resíduos Ajustados			Teste de Independência		Medidas Simétricas		Medidas Direcção (Grupo como dependente)	
		SCJ	SPP	C	SCJ	SPP	C	χ^2	p	Cramer's V	p	λ	p
Já alguma vez conduziu sem ter carta	Sim	6	10	18	-2.5	-.6	3.1	10.588	.005	.34	.005	.20	.011
	Não	24	20	12	2.5	.6	-3.1						
Já esteve envolvido em algum acidente de viação	Sim	26	19	16	2.7	-.6	-2.1	8.038	.018	.30	.018	.17	.015
	Não	4	11	14	-2.7	.6	2.1						
Já conduziu sob o efeito do álcool	Sim	14	28	25	-4.3	2.9	1.4	19.040	.000	.46	.000	.23	.027
	Não	16	2	5	4.3	-2.9	-1.4						
Já alguma vez foi multado	Sim	22	28	25	-2	1.7	.3	4.648	ns	.23	ns	.10	ns
	Não	8	2	4	2	-1.7	-.3						
Costuma conduzir com velocidades acima das legalmente estabelecidas	Sim	19	15	16	1.2	-.9	-.2	1.495	ns	.13	ns	.07	ns
	Não	10	15	13	-1.2	.9	.2						

Nota. Frequências Observadas, Resíduos Ajustados, Teste de Independência, Medidas Simétricas e Medidas de Direcção dos grupos SCJ, SPP e C para os comportamentos Já alguma vez conduziu sem ter carta, Já esteve envolvido em algum acidente de viação, Já conduziu sob o efeito do álcool, já alguma vez foi multado e Costuma conduzir com velocidades acima das legalmente estabelecidas (SCJ - Suspensão Contacto com a Justiça; SPP - Suspensão Provisória Processo; C - Condenados).

Tabela 2

Diferenças na Incidência dos comportamentos de condução entre os grupos SCJ, SPP e C

	Teste Kruskal-Wallis H						Teste Mann-Whitney U					
	Rank Médio			H	p	Rank Médio			Mediana			
	SCJ	SPP	C			SCJ	C	U	p	SCJ	C	
Tempo que conduziram sem ter carta	35.90	41.95	54.80	11.694	.003	23.50	35.93	240.00	.001	0	2	
Número de vezes que conduziram sem ter carta	33.09	41.38	54.59	15.483	.000	21.61	35.39	199.00	.000	0	41.5	
Número de acidentes envolvidos	51.37	40.90	44.23	2.668	ns							
Número de vezes que conduziram sob o efeito do álcool	33.57	42.44	45.63	4.184	ns							
Número de vezes que foram multados	32.45	43.57	49.94	7.658	.022	22.07	32.96	205.00	.009	1	3	
Limite máximo de velocidade que normalmente atinge, em média	42.91	45.81	44.77	.192	ns							

PERSONALIDADE E CONDUÇÃO

Nota. Teste Kruskal-Wallis H e Teste Mann-Whitney U nos grupos SCJ, SPP e C para os comportamentos Tempo em que conduziram sem ter carta, Numero de vezes que conduziram sem ter carta; Numero de acidentes envolvidos, Numero de vezes que conduziram sob o efeito do álcool, Numero de vezes que foram multados e Limite máximo de velocidade que normalmente atinge, em média (SCJ - Suspensão Contacto com a Justiça; SPP - Suspensão Provisória Processo; C - Condenados).

Tabela 3

Correlações Parciais entre as dimensões da Personalidade das teorias de Eysenck e de Zuckerman e os comportamentos e as atitudes de condução controlando a variável Mentira

	EQP			SSS
	Psicoticismo	Extroversão	Neuroticismo	SSTotal
<i>Com que idade começou a conduzir</i>	-.08	-.17	-.08	-.25**
<i>Quanto tempo conduziu sem carta</i>	.14	.02	.29**	-.02
<i>Quantas vezes conduziu sem carta</i>	.17	-.01	.31**	-.03
<i>Número de acidentes</i>	.02	-.16	.23*	-.05
<i>Calmo</i>	.25*	.09	-.11	.12
<i>Distraído</i>	.02	-.00	-.02	.24**
<i>Medo</i>	-.09	.11	.36**	-.10
<i>Alegria</i>	.05	.11	.26**	.13
<i>A sua agressividade ao volante afecta a sua condução?</i>	-.15	.03	.25*	.05
<i>Com que frequência não pára nos sinais vermelhos?</i>	.22*	.02	.01	.11
<i>Com que frequência costuma conduzir depois de consumir bebidas alcoólicas?</i>	-.24*	.01	.06	.09
<i>Quando conduz rapidamente adopta uma atitude agressiva perante outro condutor?</i>	-.23*	-.28**	.04	-.05
<i>Concorda com as operações policiais nas estradas portuguesas?</i>	-.14	.26*	-.05	-.02
<i>Concorda com os limites máximos de velocidade estabelecidos dentro das localidades?</i>	-.22*	.03	.17	-.12

Nota. * Significativo para .05 ** Significativo para .01

PERSONALIDADE E CONDUÇÃO

Tabela 4

Diferenças nas dimensões da Personalidade das teorias de Eysenck e de Zuckerman entre os grupos SCJ, SPP e C

		<i>SCJ</i>	<i>SPP</i>	<i>C</i>	<i>F</i>	<i>p</i>	<i>Post Hoc Duncan</i>
EPQ	<i>Psicoticismo</i>	2.33±1.37	2.67±1.83	2.63±1.47	.410	ns	
	<i>Extroversão</i>	8.93±3.10	9.60±2.30	9.03±2.27	.586	ns	
	<i>Neuroticismo</i>	3.23±2.32	4.80±2.88	5.10±2.78	4.224	.018	SCJ<SPP; SCJ<C
	<i>Mentira</i>	7.73±2.32	5.77±2.89	7.00±2.39	4.577	.013	SCJ>SPP
	<i>Total</i>	15.87±4.80	20.47±5.37	17.83±5.04	6.204	.003	SPP>SCJ; SPP>C
SSS	<i>TAS</i>	4.73±2.77	5.80±2.70	5.37±2.57	1.204	ns	
	<i>ES</i>	5.13±1.68	6.17±1.56	5.23±1.65	3.670	.030	SPP>SCJ; SPP>C
	<i>DIS</i>	3.50±1.61	5.10±2.26	4.73±1.84	5.694	.005	SPP>SCJ; C>SCJ
	<i>BS</i>	2.50±1.38	3.40±1.67	2.50±1.23	3.911	.024	SPP>SCJ; SPP>C

Nota. Análise de variância, com média, desvio padrão e níveis de significância com o Teste Post Hoc Duncan. (SCJ - Suspensão Contacto com a Justiça; SPP - Suspensão Provisória Processo; C - Condenados).

Tabela 5

Correlações de Pearson entre as dimensões da Personalidade das teorias de Eysenck e de Zuckerman

	SSS					
	<i>TAS</i>	<i>ES</i>	<i>DIS</i>	<i>BS</i>	<i>SSTotal</i>	
EPQ	<i>Psicoticismo</i>	.22*	.22*	.37**	.19	.37**
	<i>Extroversão</i>	.35**	.14	.26*	-.04	.31**
	<i>Neuroticismo</i>	.02	.01	.16	.10	.10
	<i>Mentira</i>	-.27**	-.38**	-.45**	-.14	-.46**

Nota. * Significativo para .05 ** Significativo para .01