

# Avaliação das Atitudes e da Intencionalidade dos Condutores em Cometer Transgressões (\*)

ANTÓNIO M. BARROS (\*\*)

Este artigo dá conta dos resultados preliminares obtidos no âmbito de um amplo projecto de investigação que visa estudar um conjunto de dimensões sócio-cognitivo-motivacionais (crenças, expectativas, valores e atitudes) determinantes da intencionalidade dos condutores portugueses para cometerem determinados tipos de transgressão (Barros, 1994). Dentro dos diversos elementos que compõem o sistema rodoviário, o condutor, tem sido apontado pelas estatísticas como o principal responsável pelos acidentes de tráfego.

Entre os factores do condutor mais importantes na explicação do seu envolvimento em acidentes rodoviários, pode mencionar-se dois tipos de comportamento: erros e transgressões. Estes dois tipos de comportamento apresentam etiologias diferentes o que implica a adopção de diferentes medidas remediativas e promotoras de comportamentos de condução mais seguros. Os erros baseiam-se em processos perceptivos, de atenção e cognitivos e, face à sua ocorrência, de-

ve-se agir ao nível do treino dos condutores no uso dos seus recursos cognitivos de uma forma mais cuidadosa e eficiente. Por seu turno, as transgressões encontram-se sobretudo determinadas por factores de ordem motivacional e atitudinal, devendo-se neste caso agir ao nível das crenças, valores e atitudes do condutor (cf. Manstead, 1993; Parker et al., 1992).

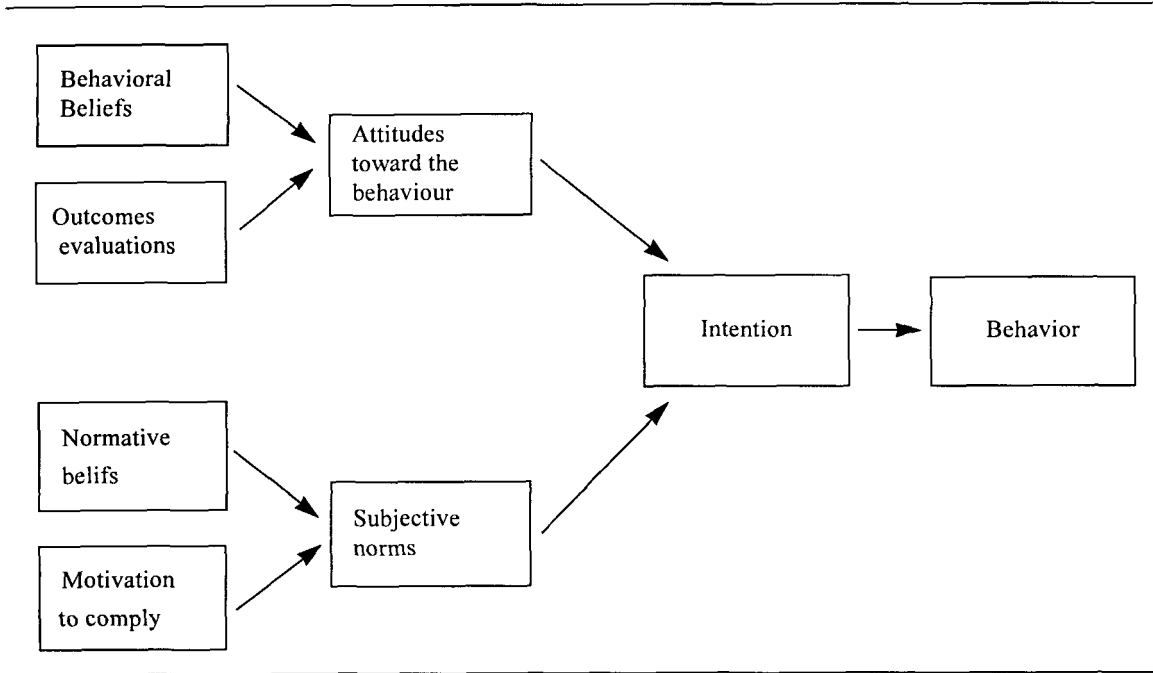
É ao nível do estudo dos comportamentos de transgressão (comportamentos cometidos intencionalmente pelo sujeito) das normas do Código de Estrada que esta investigação se situa, em virtude de este ser o tipo de comportamento que aparece mais associado aos acidentes de tráfego rodoviário (cf. Reason et al., 1990). A identificação dos comportamentos de transgressão mais frequentes nos condutores portugueses, a análise de algumas variáveis (idade, sexo, história de sinistralidade dos condutores) mediadoras desses comportamentos, bem como o levantamento dos factores sociocognitivos (atitudes e motivações) dos condutores, que determinam esses mesmos comportamentos, constituem aspectos fundamentais de análise por parte deste programa de investigação. Desenvolver-se-ão, de igual modo, instrumentos de avaliação de cada um dos componentes que integram a Teoria do Comportamento Planeado (Ajzen, 1985, 1988, 1989). Pensamos, assim, poder contribuir para uma melhor compreensão do fenómeno da sinistralidade rodoviária em Portugal, e sabendo-se a situação

---

(\*) Este artigo dá conta dos objectivos principais, enquadramento teórico e resultados preliminares de um projecto de investigação, com a duração de três anos (1994/96), subsidiado pela Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica (JNICT).

(\*\*) Universidade do Minho, Instituto de Educação e Psicologia, Campus de Gualtar, 4709 Braga Codex.

FIGURA 1  
Theory of Reasoned Action (TRA)



crítica em que o nosso País se encontra a este respeito, esperamos também poder fundamentar a implementação de programas públicos educativos e informativos, tendentes a promover a educação dos condutores e a favorecer a adopção de comportamentos mais seguros na condução.

#### CONTEXTO TEÓRICO DA INVESTIGAÇÃO

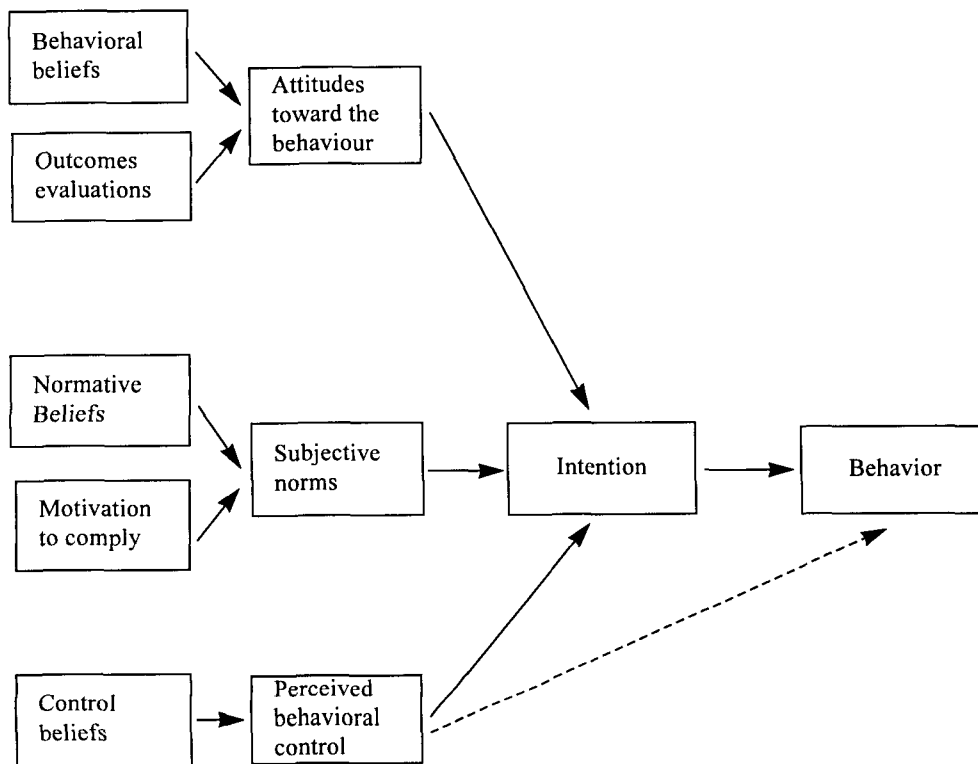
O quadro conceptual que orienta esta investigação é, em seguida, resumidamente apresentado. Em meados da década de setenta, Martin Fishbein e Icek Ajzen (e. g., Fishbein, & Azjen, 1975) começaram a desenvolver uma perspectiva teórica com o fim de analisar a relação entre atitudes e comportamento. O modelo tornou-se conhecido como Teoria da Acção Racional (Figura 1).

Este modelo postula dois percursos causais, cada um deles partindo da intenção, que constitui o preditor final do comportamento. As intenções estariam, então, em função de dois determinantes

básicos, um deles de ordem pessoal e o outro de ordem social. O factor pessoal refere-se à atitude do sujeito em relação ao comportamento e encontra-se determinado quer pelas crenças comportamentais, quer pelas avaliações do sujeito acerca dos resultados associados ao comportamento; o factor social refere-se à norma subjectiva e estaria determinado pelas crenças normativas e pela motivação de concordância (motivation to comply).

A aplicação deste modelo à condução rodoviária apresenta um problema principal. O modelo aplica-se a comportamentos totalmente voluntários e intencionais. Quanto mais controlo os sujeitos tiverem sobre o comportamento, mais capaz a teoria será de o prever e de identificar os seus determinantes. Os comportamentos do condutor e, mais especificamente as transgressões rodoviárias por eles cometidas, não são, porém, de natureza totalmente voluntária. Para resolver este problema, Ajzen (1985) propôs uma extensão da teoria, que designou como Teoria do Comportamento Planeado (Figura 2). Tal como no modelo original, a intenção continua a ser um

FIGURA 2  
Theory of Planned Behavior (TPB)



factor central para a predição do comportamento. Um novo determinante das intenções e do comportamento é apresentado. Trata-se do contolo comportamental percebido. Como princípio geral, quanto mais favorável for a atitude e a norma subjectiva em relação ao comportamento e quanto maior for o controlo percebido, mais forte será a intenção do sujeito em desempenhar um dado comportamento. Ambos os modelos se orientam para a exploração dos comportamentos intencionais, racionais e planeados do sujeito, tomados como determinante final do comportamento.

#### RESULTADOS PRELIMINARES

A aplicação deste modelo teórico à condução rodoviária parece poder apresentar grandes

vantagens. De facto, se formos capazes de identificar as crenças, valores e motivações que distinguem os condutores mais propensos a cometer transgressões dos que respeitam as normas do Código de Estrada, estaremos em boa posição para tentar a mudança dos comportamentos de transgressão. Se não conhecermos alguns dos determinantes do comportamento que se pretende diminuir, extinguir ou aumentar, qualquer programa educativo ou campanha de informação destinada a consciencializar os condutores sobre os riscos decorrentes de tais comportamentos, em relação a si mesmos ou aos outros (condutores ou peões), será infrutífera e passível de fracasso.

Um estudo levado a cabo por Barros e Loureiro (1995), na linha de outros estudos conduzidos em Inglaterra (Reason et al., 1990), procurou identificar alguns comportamentos de trans-

gressão mais frequentes na condução, bem como a sua distribuição em função de um conjunto de variáveis como a idade, o sexo, a experiência de condução, a história de sinistralidade, os quilómetros semanalmente realizados e as multas registadas.

Os resultados mostram que, em geral, as transgressões são mais cometidas pelos condutores mais jovens e do sexo masculino, comparativamente aos condutores mais velhos e do sexo feminino, pelos condutores que conduzem há entre três a cinco anos, comparativamente a condutores que conduzem há menos de três anos e há mais de cinco anos, pelos condutores que registam acidentes nos últimos cinco anos, em comparação com os que não registam acidentes, pelos que conduzem em média mais do que 200 Km por semana, em comparação com os que conduzem menos do que 200 Km por semana e pelos condutores que não foram multados nos últimos 5 anos, comparativamente aos que o foram.

Uma análise dos comportamentos de transgressão mais frequentemente cometidos e mais frequentemente associados (pelas estatísticas) com a sinistralidade rodoviária, levou-nos à selecção de quatro tipos de transgressão, a saber: condução sob a influência do álcool, excesso de velocidade, desrespeito pelo sinal vermelho e ultrapassagem proibida. Estes quatro tipos de transgressão foram utilizados num outro estudo (Barros et al., 1995), que apresentava como principais objectivos a identificação das principais crenças modais, comportamentais e normativas dos condutores, relativamente a cada uma dessas transgressões.

Decidimos confrontar os condutores com um conjunto de cenários imaginários que descrevem cada um dos quatro tipos de transgressão acima referidos, questionando-os em seguida sob um determinado número de questões relacionadas com esses acontecimentos, como se tivessem sido eles mesmos a cometer essas infracções. Eis um exemplo de um desses cenários (excesso de velocidade): «Num fim de tarde de Verão, por volta das 18 horas, atravesso uma povoação com casas de ambos os lados da estrada. Apesar de ser fim de tarde ainda está muito calor e o ar é seco. Venho sozinho no carro. O limite de velocidade nessa povoação é de 50 km/h, mas passo a povoação a uma velocidade de 80 km/h.»

Apresentam-se aqui resumidamente os resul-

tados encontrados em relação ao excesso de velocidade e à condução sob a influência do álcool. As crenças comportamentais modais (positivas e negativas) mais referidas pelos condutores para o excesso de velocidade foram as seguintes: chegar mais rapidamente ao destino, não quebrar o ritmo da viagem, possibilidade de atropelar peões, aumento do risco de acidente, poder ser detectado pelo radar da polícia, aumento da distância de paragem, maior desgaste da mecânica dos veículos. As crenças comportamentais (positivas e negativas) para a condução sob a influência do álcool foram as seguintes: chegar a casa mais cedo, não deixar o carro abandonado no local, não ir em transporte público, não pagar táxi, avaliar o autodomínio, correr um risco maior de acidente, perder reflexos, poder ser multado, poder atropelar alguém.

As crenças normativas modais mais referidas pelos condutores para o excesso de velocidade foram as seguintes: (a) aprovadores – os «aceleras», os condutores jovens, os condutores que fazem grandes percursos; (b) desaprovadores – habitantes da localidade, polícia, condutores mais cautelosos, familiares. Quanto à condução sob a influência do álcool, encontramos as seguintes crenças normativas: (a) aprovadores – amigos do bar, os que habitualmente conduzem sob a influência do álcool, os que habitualmente consomem bebidas alcoólicas, condutores jovens; (b) desaprovadores – família, polícia, condutores que conhecem os efeitos do álcool, amigos, condutores que cumprem as regras.

Os resultados obtidos nestes estudos, para além de tornarem possível um melhor conhecimento de algumas das principais crenças, valores e motivações subjacentes a determinadas transgressões, permitiram a construção de um conjunto de itens para a avaliação dos diversos componentes da teoria do comportamento planeado. O questionário assim obtido será administrado a uma amostra significativa de condutores portugueses, com o fim de analisar mais detalhadamente os determinantes cognitivo-motivacionais que mais contribuem para explicar a intencionalidade dos condutores em cometer transgressões. A partir daí, tornar-se-á possível propor um conjunto de medidas educativas e a implementação de campanhas informativas, capazes de promover comportamentos mais seguros

de condução, por parte dos condutores portugueses.

## REFERÊNCIAS

- Ajzen, I (1985). From Intentions to actions: A theory of planned behavior. In J. Kuhl, & J. Beckmann (Eds.), *Action-control: from cognition to behavior* (pp. 11-39). Heidelberg: Springer.
- Ajzen, I. (1988). *Attitudes, personality, and behavior*. Chicago: Dorsey Press.
- Ajzen, I. (1989). Attitude structure and behavior. In A. Pratkanis, S. Breckler, & A. Greenwald (Eds.), *Attitude structure and function* (pp. 241-274). Lawrence Erlbaum Associates, Publishers.
- Barros, A. M. (1994). *Social-cognitive variables in road traffic: Theory, assessment and intervention*. Comunicação apresentada no 23th International Congress of Applied Psychology. Madrid: IAPA.
- Barros, A. M., Gomes, J. E., Palenzuela, D. L., Prieto, G., & Beato, M. S. (1995). Crenças comportamentais e crenças normativas dos condutores portugueses: resultados de um estudo piloto. *Avaliação Psicológica: Formas e Contextos*, 3, 281-290.
- Barros, A. M. & Loureiro, C. (1995). *Erros e transgressões em condutores portugueses*. Comunicação apresentada na III Conferência Internacional sobre Avaliação Psicológica: Formas e Contextos. Braga: Universidade do Minho.
- Fishbein, M. & Ajzen, I. (1975). *Belief, attitude, intention, and behavior: An introduction to theory and research*. Reading, MA: Addison-Wesley.
- Manstead, A. (1993). Social psychological factors in driver behaviour. In J. A. Santos (Org.), *Actas do Seminário Internacional Factores Humanos no Tráfego Rodoviário*. Lisboa: Escher.
- Parker, D., Manstead, A., Stradling, S., Reason, J. (1992). Intention to commit driving violations: An application of the theory of planned behaviour. *Journal of Applied Psychology*, 77, 94-101.
- Reason, J., Manstead, A., Stradling, S., Baxter, J., Campbell, K. (1990). Errors and violations on the road: A real distinction? *Ergonomics*, 33, 1315-1333.

## RESUMO

Este artigo apresenta alguns resultados preliminares de um amplo projecto de investigação que visa estudar um conjunto de dimensões sócio-cognitivo-motivacionais (crenças, valores, normas subjectivas e atitudes) determinantes da intencionalidade dos condutores portugueses para cometerem determinadas transgressões. O objectivo fundamental desta investigação tem a ver com a predição e a compreensão da intencionalidade na transgressão rodoviária. A partir da Teoria do Comportamento Planeado (Ajzen, 1985), são identificadas as crenças comportamentais e normativas mais frequentes nos condutores, relativamente a dois tipos de transgressão – velocidade excessiva e condução sob a influência do álcool. Os resultados obtidos permitir-nos-ão construir um conjunto de itens de avaliação de cada um dos componentes da teoria do comportamento planeado e construir o questionário final.

## ABSTRACT

This article presents the preliminary results of a broad research project that aims to study a set of social-motivational variables (beliefs, values and attitudes) determinants of drivers' Portuguese intentionality to commit traffic violations. The ultimate goal of this research is to focus on the prediction and understanding of intentions to commit driving violations. Taking the Theory of Planned of Behavior (Ajzen, 1985), we identify the most frequent behavioral and normative beliefs, in relation with two kinds of driving violations (speeding and drinking-driving). With these drivers' beliefs and values we will be able to construct a set of items to evaluate the various dimensions of the Theory of Planned Behavior, and to the construction of the main questionnaire.