

UNIVERSIDADE DE LISBOA

FACULDADE DE PSICOLOGIA E DE CIÊNCIAS DA EDUCAÇÃO



Contributo à compreensão dos comportamentos de risco em contexto rodoviário: influência relativa das problemáticas relacional e representativa

Cristina Sofia Raposo Correia Botelho

MESTRADO INTEGRADO EM PSICOLOGIA

(Secção de Psicologia Clínica e da Saúde / Núcleo de Psicologia Clínica Dinâmica)

2008

UNIVERSIDADE DE LISBOA

FACULDADE DE PSICOLOGIA E DE CIÊNCIAS DA EDUCAÇÃO



Contributo à compreensão dos comportamentos de risco em contexto rodoviário: influência relativa das problemáticas relacional e representativa

Cristina Sofia Raposo Correia Botelho

MESTRADO INTEGRADO EM PSICOLOGIA

(Secção de Psicologia Clínica e da Saúde / Núcleo de Psicologia Clínica Dinâmica)

Dissertação orientada pelo Professor Doutor Manuel Pires Matos

2008

“Estar realmente só por algum tempo pode ser uma bênção,
Estar afectivamente só é um terrível infortúnio.
Solidão como te desejo, saudade como te invejo.
Versejei um dia em que estava triste,
Não estava triste mas deprimido,
Já que nem saudade conseguia sentir.”

Coimbra de Matos

Agradecimentos

O presente trabalho de investigação resulta de um percurso formativo pessoal na área do comportamento de risco na adolescência e sua relação com aspectos de representação paterna e do grupo de pares. O empenho pessoal dedicado à realização desta investigação não seria suficiente sem o precioso contributo de tantas pessoas que dedicaram, generosa e pacientemente, o seu tempo, conhecimento, amizade e rigor científico a este projecto. Em primeiro lugar, digno-me a apresentar os maiores agradecimentos ao Professor Doutor Manuel Pires Matos, fiel mentor, pela sabedoria de uma vida dedicada à Ciência Psicológica e imensa vontade de partilhar um mundo de conhecimentos.

Dirijo um agradecimento especial à Professora Doutora Ana Sousa Ferreira, pela disponibilidade, dedicação e grande generosidade, contribuindo para o desenvolvimento de um pensamento rigoroso e crítico no domínio da análise dos dados.

À Professora Doutora Maria Salomé Santos, um sentido agradecimento pelo apoio ao longo deste ano de trabalho, pelos esclarecimentos essenciais à progressão positiva do trabalho e total confiança demonstrada no desempenho do meu trabalho.

À Dra. Vera Martins, pela amizade, interesse e disponibilidade incondicional que me acompanharam durante esta investigação e pelo acolhimento que me possibilitou junto da Prevenção Rodoviária Portuguesa, a minha gratidão.

Um sincero agradecimento à Inês Pontes, pela grande amizade, força, conhecimento e horas de dedicação. A sua grande capacidade de contenção de angústias e a transmissão de um sentido prático no domínio da análise dos dados, viabilizaram a conclusão deste trabalho no prazo a que inicialmente me propus.

A ti, Rui, reitero a minha imensa gratidão pelo constante e incondicional apoio, companheirismo, coragem e dedicação, que me permitiram resistir às frustrações e angústias que naturalmente surgiram ao longo deste ano de trabalho exaustivo. Guardarei para sempre no coração a pessoa que abraçou comigo este projecto.

Um último mas não menos significativo agradecimento à minha família e, em especial, aos meus pais, pelo afecto e confiança, pela sabedoria e dedicação, pela força e compreensão que sempre demonstraram. Trago comigo o valor pessoal que de vós emana, para sempre!

A tantas outras pessoas que genuinamente me acompanharam e me transmitiram palavras de força e confiança, um sincero obrigada!

A todos vós dedico este trabalho e o saber que com ele adquiri. Bem-haja a todos pelo apoio incondicional!

Resumo

O objectivo geral da presente investigação foi avaliar os aspectos relacionais e representacionais dos jovens condutores às figuras de relação significativas (mãe, pai e pares) e a sua relação com o comportamento de risco que adoptam em contexto rodoviário, especificamente na condução de veículos motorizados de duas rodas. O estudo envolveu 32 sujeitos do sexo masculino, com idades compreendidas entre os 17 e os 22 anos. A variável *Relação/ligação do jovem condutor às figuras parentais e aos pares* (variável independente) foi avaliada através do *Inventory of Parent and Peer Attachment* – IPPA (Armsden & Greenberg, 1987) e a escala *Conduta de risco na condução de um veículo motorizado de duas rodas* (variável dependente) através de um questionário construído para o efeito, ambas medidas de auto-relato. Os resultados gerais mostraram existir uma correlação significativa entre as variáveis dependente e independente. Foi, deste modo, possível concluir que uma vinculação mais segura aos pais e aos pares se relaciona com um menor comportamento de risco e, contrariamente, uma vinculação inconsistente ou insegura às figuras de relação significativas é indicativa de um maior comportamento de risco em contexto rodoviário. Uma análise mais profunda dos dados permitiu concluir que representações mentais associadas a um modelo de vinculação inseguro do progenitor do mesmo sexo, são indicativas de comportamentos de risco superior na condução de ciclomotores e/ou motociclos. Assim, a condução temerária e o risco que os jovens incorrem nesse contexto poderá ser sintomático da psicopatologia de génese relacional, estando envolvidos mecanismos de defesa da ordem do agir e do bloqueio do pensamento.

Palavras-chave: Comportamento de risco; Adolescência; Vinculação; Representações mentais; Psicopatologia

Abstract

The general objective of the current investigation was to assess the relational and representative aspects of young drivers to their significant attachment figures (mother, father, peers) and their relation to the risk behaviour they adopt in the road framework, specifically when driving motorcycles. The study involved 32 male subjects, between 17 and 22 years old. The variable *Relation/Attachment of the young driver to the parents and peers* (independent variable) was assessed through the *Inventory of Parent and Peer Attachment – IPPA* (Armsden & Greenberg, 1987) and the *Risk behaviour when driving motorcycles* scale (dependent variable) through a custom made questionnaire, both being self-report measurements. The general results indicated a significant correlation between the dependent and independent variables. It was possible to conclude that a more secure attachment to the parents and peers relates with fewer risk behaviours and, on the opposite, an inconsistent or insecure attachment to the significant figures indicates more road risk behaviours. A deeper data analysis allowed us to conclude that mental representations associated with an insecure attachment model to the parent from the same sex are indicative of higher risk behaviours when driving motorcycles. So, fearless driving and the concomitant risk for young drivers could reflect psychopathology of relational source, involving acting and thought blockage defense mechanisms.

Keywords: Risk behaviours; Adolescence; Attachment; Mental representations; Psychopathology

Lista de Siglas e Abreviaturas

APA – *American Psychological Association*

CARE - *Community Road Accident Database*

CR – *Comportamento de Risco*

DGV – *Direcção Geral de Viação*

INRETS – *Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité*

IPPA – *Inventory of Parent and Peer Attachment*

Kms – *Quilómetros*

OMS – *Organização Mundial de Saúde*

Programa FJC – *Programa de Formação de Jovens Ciclomotoristas*

Questionário FJC – *Questionário de Formação de Jovens Ciclomotoristas*

SPSS - *Statistical Package for the Social Sciences*

SWOV - *Institute for Road Safety Research, The Netherlands*

UE – *União Europeia*

Índice de Tabelas

	Pag.
Tabela 1	Variáveis sociodemográficas caracterizadoras da amostra 29
Tabela 2	Contexto e experiências de condução dos jovens 31
Tabela 3	Natureza da orientação dos itens do questionário de comportamento de risco 34
Tabela 4	Sub-escalas do IPPA, respectivos itens e natureza da sua orientação 37
Tabela 5	Cálculo dos <i>Alfas de Cronbach</i> para o IPPA 40
Tabela 6	Cálculo dos <i>Alfas de Cronbach</i> para a Escala de Comportamento de Risco (13 itens) 40
Tabela 7	Coefficientes de Correlação de Spearman entre as variáveis Vinculação (mãe, pai e pares) e Comportamento de Risco 42
Tabela 8	Coefficientes de Correlação de Spearman entre as variáveis Vinculação (mãe, pai e pares) e factores da medida geral de vinculação (confiança, comunicação e alienação) 43
Tabela 9	Coefficientes de Correlação de Spearman entre as variáveis Comportamento de Risco e factores da medida geral de vinculação (confiança, comunicação e alienação) 43
Tabela 10	Coefficientes de Correlação de Spearman entre as variáveis Vinculação (mãe, pai e pares) e Comportamento de Risco para os grupos de risco inferior e superior 45
Tabela 11	Coefficientes de correlação e respectivas proporções de variância explicadas pelos modelos de regressão linear para os grupos de risco inferior e superior em relação às variáveis Vinculação e Comportamento de Risco 46
Tabela 12	Coefficientes de correlação e respectivas proporções de variância explicadas pelos modelos de regressão linear para o grupo de risco superior em relação às variáveis Vinculação (mãe, pai e pares) e Comportamento de Risco 48

Índice de Gráficos

		Pag.
Gráfico 1	Caracterização da relação linear entre as variáveis Vinculação e Comportamento de Risco	44
Gráfico 2	Caracterização da relação linear entre as variáveis Vinculação e Comportamento de risco para o grupo de risco superior	47
Gráfico 3	Caracterização da relação linear entre as variáveis Vinculação ao Pai e Comportamento de risco para o grupo de risco superior	48

Índice Geral

Agradecimentos	iii
Resumo	v
Abstract	vi
Índice de siglas e abreviaturas	vii
Índice de Tabelas	viii
Índice de Gráficos	ix
Índice Geral	x

	Pag.
Introdução	1
Apresentação do estudo actual	1
1. Capítulo I – Contextualização Teórica	4
1.1. Pelos meandros da adolescência	4
1.2. A sinistralidade e a vivência depressiva da adolescência	7
1.3. Características psicológicas do adolescente enquanto condutor de alto risco	10
1.4. A teoria da vinculação e o delinquir adolescente	15
2. Capítulo II – Objectivos, Hipóteses e Variáveis	21
2.1. Objectivos	21
2.1.1. Objectivo geral 1	21
2.1.1.1.Objectivos específicos	21
2.1.2. Objectivo geral 2	22
2.1.2.1.Objectivos específicos	22
2.2. Hipóteses	22
2.2.1. Hipótese geral 1	22
2.2.2. Hipótese geral 2	23
2.2.2.1.Hipóteses específicas	23
2.3. Variáveis	23
2.3.1. Variável dependente	24
2.3.2. Variável independente	25
3. Capítulo III – Metodologia	27
3.1. Participantes	27

3.1.1. Caracterização sociodemográfica da amostra	27
3.1.2. Caracterização do contexto e experiências de condução dos jovens	30
3.2. Instrumentos de medida	33
3.2.1. Questionário	33
3.2.2. IPPA – <i>Inventory of Parent and Peer Attachment</i>	35
3.3. Procedimento	37
3.4. Procedimento estatístico	39
4. Capítulo IV – Análise dos Resultados	40
4.1. Estatística analítica	40
4.1.1. Objectivo Geral 1	41
4.1.2. Objectivo Geral 2	49
5. Capítulo V – Discussão	51
Limitações do presente estudo	59
6. Capítulo VI – Conclusão	61
Referências Bibliográficas	63

Anexos

- Anexo I – Instrumentos de medida
- Anexo II – Construção do questionário
- Anexo III – Recolha da amostra
- Anexo IV – Análise estatística – objectivo geral 1
- Anexo V – Análise estatística – objectivo geral 2

Introdução

Apresentação do estudo actual

A sinistralidade rodoviária constitui um grave e actual problema de saúde pública. Segundo dados da Organização Mundial da Saúde (OMS, 2007), os acidentes rodoviários matam cerca de 1,2 milhões de pessoas, bem como são responsáveis pela morbilidade incidente em milhões de indivíduos em todo o mundo por ano. As estatísticas nacionais e europeias referem que Portugal, apesar do progressivo decréscimo nos índices de sinistralidade nos últimos 8 anos, se enquadra no grupo de países da União Europeia (UE) com maior taxa de mortes e feridos por habitante (CARE, 2005, 2006a; DGV, 2006; ANSR, 2007): entre 2000 e 2004, Portugal situava-se entre os Estados Membros com mais mortos na estrada por 10.000 habitantes (Peixoto, 2006). Esta realidade afecta igualmente os condutores de veículos motorizados de 2 rodas (motociclos e ciclomotores). Em Portugal e na Grécia a taxa de mortalidade por milhão de habitantes relativa a esta população é muito superior em relação aos restantes países da UE (CARE, 2006b). As estatísticas revelam que entre 1995 e 2004 a taxa de mortalidade de condutores de veículos motorizados de duas rodas na UE diminuiu 15% (de 20.1 para 17.0 mortes por milhão de habitantes). Durante 1995 e 2004, Portugal foi o país da UE que apresentam uma redução mais significativa dos índices de mortalidade nesta população. No entanto, em Portugal a taxa de mortalidade referente a esta população em 2004 é superior em mais de 12% em relação à média dos países da UE, encontrando-se somente abaixo dos índices registados no mesmo ano na Grécia (CARE, 2006b).

Particularmente sinistros são os dados relativos a adolescentes e jovens (com idades compreendidas entre os 15 e 29 anos), condutores de veículos motorizados de duas rodas (ciclomotores e/ou motociclos). Entre 1995 e 2005 as vítimas referentes a esta população atingiram uma expressiva média de 36% em relação às restantes vítimas de acidentes com automóveis ligeiros, pesados e velocípedes (Puga, 2006). Dados recolhidos em 2004 asseguram que, em Portugal, a percentagem de mortalidade na população de jovens condutores de ciclomotores e/ou motociclos em relação ao total de mortes de jovens em acidentes rodoviários é duas vezes superior à da Suécia, que se encontra no grupo de países da UE com taxas mais baixas (CARE, 2006c). Entre 1990 e 2005, o utente condutor revelou ser o maior responsável pelos acidentes de viação

envolvendo vítimas jovens (com uma média de 3/5 dos casos), sendo maioritários os indivíduos do sexo masculino (SWOV, 2002; Puga, 2006; OMS, 2007). Outro dado igualmente significativo relaciona-se com o facto de, no período entre 1996 e 2005, a maioria dos condutores jovens envolvidos em acidentes ter incorrido numa taxa de álcool menor que 0,5ml, representando mais de 90% dos casos em que o álcool foi detectado (Puga, 2006). Estes dados tornam-se mais alarmantes quando se sabe que, em Portugal, a principal causa de morte e invalidez na população de jovens entre os 16 e os 19 anos se relaciona com a sinistralidade envolvendo veículos motorizados.

“Road traffic crashes are not ‘accidents’”, referiu a Dra. Margaret Chan, directora geral da OMS, na nota introdutória do relatório da OMS (2007) intitulado *Juventude e Segurança Rodoviária*. De facto, como afirma o relatório INRETS (1990) e Matos (1995) o acidente não ocorre devido ao acaso, sendo o factor humano o maior responsável pela sua ocorrência. Associada à realidade nacional acima descrita no domínio da sinistralidade, a importância da intervenção rodoviária nesta idade, nomeadamente a nível preventivo, surge pelas características que subjazem ao processo de desenvolvimento característico da adolescência e que tornam esta população tão sensível ao risco de acidentes. Neste sentido, importa conhecer as dimensões inconscientes que impelem à condução de risco característica da adolescência e que tão frequentemente originam acidentes, segundo Matos (1995) de natureza auto e hetero-destrutiva. Uma das razões principais para a elevada participação de adolescentes em acidentes rodoviários é a sua elevada tendência à adopção de comportamentos de risco (Arnett, Irwin, & Halpern-Felsher, 2002; SWOV, 2002; Girão e Oliveira, 2005; OMS, 2007), à exposição excessiva à aventura e, por consequência, à desventura de se acidentar. “A compreensão da psicologia do condutor jovem interessa naquilo que ela tem de problemático para a sociedade, para o outro e para o próprio” (Matos, 1995, p.1).

O presente trabalho pretende avançar alguma compreensão de carácter psicológico no que concerne à adopção de comportamentos rodoviários de risco pelos jovens condutores, investigando especificamente a relação entre o vínculo que os jovens condutores estabelecem com as figuras de ligação significativas e a adopção de comportamentos de risco ao volante de veículos motorizados de duas rodas. Esta análise foi efectuada através do estudo das representações que o jovem condutor possui das pessoas significativas, através do *Inventory of Parent and Peer Attachment – IPPA* (Armsden & Greenberg, 1987). Após ser medido o comportamento de risco através de um questionário construído para o efeito, procedeu-se à análise da influência da variável

representação paterna e do grupo de pares, na maior ou menor tendência do jovem condutor a incorrer numa conduta rodoviária de risco. A pesquisa efectuada foi, deste modo, predominantemente descritiva e analítica, sendo o objectivo primordial a descrição e análise das características de determinada amostra ou fenómeno com o estabelecimento de relações entre variáveis (sem manipulação das mesmas).

Tendo em conta a complexidade e abrangência da temática em estudo, definimos uma estrutura de apresentação dos conteúdos que deram corpo a esta investigação. Deste modo, o actual trabalho encontra-se organizado em quatro capítulos distintos. A fundamentação teórica constitui o primeiro capítulo deste trabalho e contém o suporte científico ao trabalho desenvolvido. Abarca conteúdos relativos ao período da adolescência e características associadas a esta fase, que a tornam tão susceptível ao risco e, especificamente, à condução de risco. Aborda também aspectos relativos à vinculação e à importância da ligação às figuras parentais e grupo de pares no percurso de desenvolvimento do adolescente.

No segundo capítulo são apresentados e descritos os objectivos do presente trabalho de investigação, hipóteses colocadas e as variáveis de estudo.

O terceiro capítulo descreve toda a metodologia utilizada no presente estudo, incluindo o tipo de investigação, o corpo de hipóteses, as variáveis da questão de investigação e a sua operacionalização, a amostra, instrumentos de recolha de dados, os procedimentos e tratamento estatístico a que se recorreu.

No quarto capítulo é descrito todo o tratamento estatístico, contendo a apresentação e análise dos dados obtidos e testagem das hipóteses de investigação formuladas.

No quinto e último capítulo, estão elaboradas algumas considerações finais ao estudo, tendo em conta os resultados alcançados. São também referidas as limitações do estudo e levantadas algumas sugestões a futuras investigações na mesma área, no contexto de uma discussão dos dados obtidos em função do corpo teórico e científico que fundamentou o estudo.

Capítulo I – Contextualização Teórica

1.1 Pelos meandros da adolescência

A adolescência, essa “espécie de segundo nascimento” como afirma Matos no prefácio ao livro “As mil faces da adolescência” de Braconnier & Marcelli (2000), constitui-se como o período de desenvolvimento que procede a infância e antecede a idade adulta. Neste período assiste-se a um crescimento físico e psicológico acentuado, que muitas vezes não é síncrono: o crescimento físico, rápido, nem sempre tem a sua correspondência psicológica, uma vez que, mesmo na evolução normal, o aparelho psíquico se constitui lentamente. A fase puberal marca o início deste período e introduz descontinuidade, podendo dar-se o risco de ruptura e a emergência de sentimentos de desarmonia, desorientação, depressão, volubilidade, inconstância, adopção de comportamentos auto ou hetero-destrutivos ou outros actos de violência orientada.

O adolescente apresenta, muitas vezes, sintomatologia que desperta a atenção da família, da escola e demais responsáveis, que se relaciona com um sofrimento intensamente vivido e mal tolerado (Graveto, 2000). O desafio que se coloca ao adolescente prende-se com a necessidade de desenvolver uma estrutura psíquica capaz de lidar com a realidade (infantil) vivida (mas passada) e a expectativa do devir adulto. No entanto, esta é uma exigência dolorosa, assistida pela urgência da reformulação de uma identidade adquirida na infância e construção activa de uma identidade própria e genuína. Um aspecto concorrente no processo de construção da identidade tão activo nesta fase de desenvolvimento, relaciona-se com a presença de cada um dos pais e o modo como o adolescente os engloba ou rejeita.

De facto, a adolescência é um período de importantes transformações, que marcam diversas áreas de desenvolvimento, nomeadamente ao nível das dimensões física e cognitiva, ao nível do ecossistema familiar e social, do *self* ou da representação de si. Associadas a todas essas transformações, estão intensas experiências psicológicas e emocionais, que se instalam pelo sentimento de abandono num todo instável e desconhecido (Allen & Land, 1999; Graveto, 2000; Jongenelen, Carvalho, Mendes, & Soares, 2007). Todas as transformações que se operam na adolescência vão influir na imagem que o jovem constrói sobre si, na sua auto-estima e identidade em construção. Segundo Petersen (1988), as significações atribuídas a essas transformações pelos outros significantes e pelo próprio jovem, vão determinar a forma como vivencia as

mesmas transformações e, inclusivamente, se relaciona com os outros e consigo próprio. A imagem que é transmitida ao adolescente pelos pais e/ou pelo grupo de pares, tanto em relação a si mesmo como em relação aos próprios adultos, constitui-se como um aspecto muito significativo nesta construção identitária. É na sequência das primeiras relações e da qualidade relacional que nelas experiencia, que o adolescente procurará autonomia face aos modelos de vinculação anteriores e procurará no olhar do outro significativo as expressões de aceitação ou recusa. Por outras palavras, o que busca nesse olhar é a reflexão da sua imagem sexuada. O narcisismo do adolescente consubstancia-se à luz dessa imagem sexuada (Tyrode & Bourcet, 2002; Matos, 2005). “É esta representação mental de si mesmo enquanto objecto de desejo, de apreço e amor, que constitui o suporte da identidade de cada um de nós.” (Matos, 2005, p. 123).

Deste modo, a adolescência é um período de consolidação identitária e é o momento em que o jovem adquire um fundo de ser sexuado e pessoa social (Coimbra de Matos, 2002). De acordo com Claes (1990), a construção de uma identidade psicossocial envolve: a) a aquisição de uma continuidade temporal do Eu, que engloba o passado da infância e a capacidade de projecção no futuro; b) a definição de um Eu que se demarca das imagens parentais interiorizadas; e c) a orientação das escolhas no sentido de garantirem a coerência do Eu, nomeadamente no que concerne às opções profissionais, à polarização sexual e ao compromisso ideológico. Mas este é um fenómeno progressivo de elaboração do Eu, estando a integração das várias transformações associada a uma dinâmica interior tumultuosa. Assim, este é um processo que não ocorre pacificamente. A construção de uma identidade própria dá-se “na oscilação do investimento objectal e investimento narcísico, no aproximar do outro e no assimilar das suas qualidades, tão bem como no contraste e no afirmar-se a si próprio” (Coimbra de Matos, 2002, p. 83). A vivência que este processo introduz, confronta o adolescente com diversos acidentes emocionais, que muitas vezes o impelem à acção não pensada, à adopção de condutas bizarras, à retirada do real, à confusão de identidade ou à fachada do falso Eu.

Assim, neste período de crescimento o adolescente confronta-se, por um lado, com a intensidade pulsional e, por outro, com a “precariedade dos mecanismos psíquicos capazes de lidar com o conflito”, como afirma Matos no prefácio ao livro “As mil faces da adolescência” de Braconnier & Marcelli (2000). As exigências que se colocam ao adolescente no processo de socialização também se relacionam com a elevada solicitação por parte da sociedade, que nem sempre corresponde à maturação

egóica característica desta fase. É neste sentido que se instala o conflito agido, simbolicamente evacuado. Este modo de resposta às angústias emergentes deriva do facto das defesas psíquicas do adolescente não serem ainda “capazes de transformar a realidade e o desprazer momentâneo da espera, no prazer do projecto que se constrói, enquanto plano de acção pensada e diferida” (Matos, 2005, p. 145). A delinquência nesta fase de desenvolvimento poderá constituir-se como um quadro clínico, onde a luta entre as várias forças emergentes do conflito intrapsíquico instalado assumem consequências trágicas. O comportamento rodoviário de risco, que tantas vezes conduz à sinistralidade nas estradas, é uma das faces visíveis desse conflito não acessível à compreensão do adolescente e poderá enquadrar-se na esfera dos comportamentos delinquentes. Num estudo desenvolvido por Bailleau (1986, citado por Tyrode & Bourcet, 2002), verificou-se que os menores de 16 a 18 anos exibem violências voluntárias ligadas à circulação e ao uso de estupefacientes. Nesta investigação, os menores eram do sexo masculino em 94% dos casos. Segundo Coimbra de Matos (2002), é neste percurso que o encontro com figuras válidas de identificação permite ao adolescente um crescimento pessoal, que culminará no desabrochar de uma personalidade própria e na abertura relacional estável para o mundo social.

Deste modo, é na interacção com o mundo exterior e com os outros significativos que o adolescente levará a cabo a organização das identificações e, conseqüentemente, da identidade. Segundo o modelo de compreensão psicodinâmico, as identificações do jovem dependerão da qualidade dos objectos mediadores encontrados (Greenberg & Mitchell, 2003). Como tal, as dificuldades de interacção poderão comprometer a construção identitária, o que por sua vez induz a uma maior aproximação do adolescente aos sentimentos de ruptura com o mundo e consigo próprio. Em última instância, a falha relacional vinculada ao processo de desenvolvimento poderá originar um distúrbio de identidade, onde o risco de ruptura com a realidade se revela maior, atingindo o seu ponto máximo nos distúrbios psicóticos.

É, pois, nesta matriz de acontecimentos, sentimentos e grandes transformações que se instala o processo de adolecer. O adolescente, num espaço e tempo intra e interpessoais, terá de desenvolver uma estrutura psíquica capaz de lidar com o abandono da realidade infantil e a expectativa do devir adulto. Assistido por conquistas e contrariedades, o adolescente vai esboçar as suas formas de vida e construir a história e identidade próprias. Confrontado com a precaridade dos mecanismos psíquicos e com o

conflito intrapsíquico que esta fase introduz, é frequente o adolescente canalizar as tensões que sobre ele recaem para o exterior. É nesse contexto que age impulsivamente, confronta o risco, testa limites, afirma a sua identidade e mostra ao mundo o que vale, negando toda a sua fragilidade. Assim, projecta no exterior um imenso mundo de incertezas, sofrimento, anedonia, solidão, depressão, morosidade – o seu mundo interno. Envolvido no turbilhão de experiências que a adolescência lhe impõe, poderá assumir uma diversidade de condutas desadequadas, nomeadamente, uma condução de risco.

1.2. A sinistralidade e a vivência depressiva característica da adolescência

Segundo Matos (1995), a compreensão da psicologia do condutor jovem é indissociável da análise do processo natural de crescimento físico e psíquico inerente a este período de desenvolvimento, que ocorre numa primeira instância no meio familiar e, mais tarde e predominantemente na envolvente social.

Os dados nacionais indicam maior ocorrência de acidentes rodoviários em veículos motorizados de 2 rodas nos adolescentes do sexo masculino. Ora, a maior exposição ao risco nestes indivíduos deve-se à existência de um desenvolvimento diferencial do da população feminina. Nos rapazes, os níveis de testosterona, a hormona sexual mais claramente relacionada com a agressividade, encontram-se na adolescência 20 vezes superiores aos do período anterior à puberdade, sendo esta evolução 4 vezes mais modesta nas raparigas. A propensão à agressividade é expressa de diferentes formas, nomeadamente através de confrontos físicos, de crimes violentos de vários tipos e de uma condução agressiva, que contribui certamente para o elevado índice de sinistralidade rodoviária na população jovem masculina. Associada a este factor de desenvolvimento, encontra-se a constante procura de sensações fortes, prestígio, gratificação, negação da realidade característica desta idade, bem como da afirmação de virilidade que se traduzem numa aptidão à participação em situações de grande estimulação, como a adopção de comportamentos de condução de risco (Arnett, Irwin, & Halpern-Felsher, 2002; Girão & Oliveira, 2005).

Segundo uma perspectiva psicodinâmica, estas características tão prementes da adolescência decorrem do facto deste ser um período em que os afectos depressivos estão em constante interacção com a dinâmica de vida do jovem (Marcelli & Braconnier, 2005). Amaral Dias e Vicente (1984) afirmam que a adolescência confronta o jovem com a necessidade de efectuar remodelações no aparelho psíquico da infância através de 5 lutos: o luto pela fonte de segurança, o luto renovado do objecto edipiano, o

luto pelo ideal do eu, o luto pela bissexualidade potencial e o luto pelo grupo. Ainda que comprometam a adaptação à realidade enquanto são vividos, quando bem sucedidos possibilitam novas formas de adaptação e equilíbrio. No entanto, quando são experimentados como perdas, constituem-se como indício de patologia. Outros factores que contribuem para este “estado de crise” na adolescência são a) as perdas com as quais o adolescente é confrontado (perda da quietude do corpo, perda da estabilidade da imagem do corpo); b) o problema da gestão da agressividade e a culpabilidade que daí pode resultar; c) a ruptura do equilíbrio entre os investimentos objectais e os investimentos narcísicos (o desinteresse aparente pelo mundo exterior advém, nomeadamente, da necessidade de ruptura com os interesses e investimentos da infância) (Marcelli, 2002).

A existência de lutos, perdas e rupturas pressupõe que não existe adolescência normal sem depressão. Segundo Matos (1995), estas remodelações psíquicas e relacionais que invadem impreterivelmente o dinamismo do jovem comprometem o seu equilíbrio e reflectem-se no seu comportamento. Neste sentido, o mesmo autor afirma que a vivência depressiva é a face escondida do comportamento visível no adolescente (Matos, 1991). Assim, no adolescente dá-se a passagem ao acto do pensamento que não conseguiu ser pensado, consistindo o seu comportamento numa transferência agida em vez de verbalizada, compreendida ou elaborada. Por outras palavras, a acção do adolescente revela uma falta de conhecimento em relação à fantasia que está subjacente ao acto.

À conduta agida ou *acting* subjaz a intolerância à frustração ou incapacidade em adiar a satisfação, estando inacessível ao sujeito a capacidade de resolver a ansiedade (transformada em tensão) que o domina. Agindo, o adolescente alivia-se do que no seu íntimo mais o perturba. No entanto, empobrece-se e cria as condições para repetir compulsivamente a acção (Matos, 1991). Deste modo, o adolescente, perante a sua “depressão”, adopta comportamentos considerados de risco, que assumem a função de descarga directa do impulso, da ansiedade que não consegue ser pensada, do sofrimento que sente relativamente a uma imagem negativa de si próprio (Marcelli & Braconnier, 2005). Esta é uma característica integrante do processo maturativo do adolescente, através do qual experimenta as suas forças e capacidade de autonomia. Por outras palavras, o adolescente contraria a percepção interior e momentânea que tem de si próprio (perante a inferioridade, exhibe-se; perante a incerteza da virilidade, acelera; perante o temor da morte, desafia-a, etc.) (Matos, 1995). Pode afirmar-se, neste

contexto, que os *actings* e o confronto com o risco são equivalentes a defesas narcísicas, que impedem o contacto com a depressão latente. Como afirma Matos (1995) “o jovem precisa do contacto, proximidade com o risco, com o perigo, com a quase morte... para se sentir vivo” (p. 8), ou para fugir do seu medo. E é neste movimento de contiguidade com o perigo que a fronteira entre o normal e patológico se esbate, actuando momentaneamente sem pensar ou sem avaliar o risco. Deste modo, a condução dos jovens é uma linguagem em que os actos estão desligados do pensamento, mas através da qual o seu emissor revela projectivamente quem é.

Matos (2005) refere-se às perturbações do comportamento do adolescente como resultado da interacção entre dimensões depressivas e transformações intrapsíquicas, bem como relacionais. Refere que, quando assim é, as transformações implicadas na evolução psíquica em questão são vividas como perdas. À depressão subjaz a angústia de perda de amor do objecto. Isto poderá pressupor uma falha ao nível da vinculação precoce, que se supõe ser segura o suficiente para que o adolescente guarde a indelével marca do modelo de ligação aos pais. Uma falha a este nível poderá, deste modo, relacionar-se com manifestações de dissociabilidade características do delinquir adolescente (Mucchielli, 1979; Tyrode & Bourcet, 2002). Assim, a ausência ou precariedade do objecto na vida mental obrigará o adolescente a evacuar o que não acede à representação, exibindo objectos externos que denotam a ausência de objectos internos. Ao colocar o corpo em acção, toma-o em lugar do sonho, da fantasia, do pensamento.

Tomkiewicz (1987) afirma que do comportamento de risco do adolescente sobressaem aspectos para-suicidários. O autor refere que a morte, como vertigem, fascina o adolescente e o confronto com o limite possui uma dimensão hedónica. Estas pulsões auto-destrutivas agidas são consentâneas com a pulsão de morte ou *Thanatos* postuladas por Freud (1920/1990). O estudo dos comportamentos rodoviários de risco e a sua relação com uma tendência suicida dos jovens condutores é uma questão de investigação que suscitou o interesse de diversos autores (e.g. Matos, 1995; António, 2006). Para esses autores, os acidentes rodoviários em jovens adolescentes são percebidos como equivalentes suicidários, a cujo funcionamento psíquico subjaz a depressão e a ansiedade característica desse período crítico de desenvolvimento. O adolescente, por não se sentir “a salvo” no mundo dos adultos, depara-se nesta fase de desenvolvimento com o medo de perder o amor do outro (vertente depressiva) e o medo perante um futuro desconhecido (vertente ansiosa). Impelido muitas vezes à busca

irresistível pela acção, exhibe-se, adopta uma condução temerária, acelera no sentido de obter o tão desejado efeito antidepressivo e contrafóbico momentâneos (Matos 1995). Através do trabalho de investigação desenvolvido por Matos (1991), o autor encontrou uma configuração psíquica de natureza depressiva e ansiosa caracterizada por um aumento significativo nos valores de risco suicidário e um baixo nível de ansiedade presente nos jovens condutores com 2 ou mais acidentes. O autor refere que este padrão de resultados pode corresponder a uma expressão directa do impulso agressivo, como forma de escoamento da ansiedade, relacionando-o com a depressão narcísica ou de inferioridade.

Em suma, a realidade emocional de natureza depressiva vigente na adolescência, pode induzir o jovem à acção e, por sua vez, ao teste dos limites, nomeadamente adoptando uma condução rodoviária ofensiva, e conseqüente risco de se acidentar.

1.3. Características psicológicas do adolescente enquanto condutor de alto risco

A juntar ao aspecto depressivo de base, neste período a destabilização, a desorganização e a regressão coexistem com a reorganização, progressão e construção e impõem ao adolescente o experimentar obrigatório dos limites físicos, intelectuais, sociais e psicológicos (António, 2006). Assim, a adolescência é um período no desenvolvimento biopsicossocial onde concorrem factores psicológicos, nomeadamente implicados em comportamentos de risco.

Os comportamentos de risco são aqueles que, do ponto de vista do observador, podem provocar alguma espécie de dano ao sujeito. Do ponto de vista de quem se expõe ao risco, esse confronto é acompanhado da forte percepção de que algo desejável pode ser conquistado. Segundo Condillac, “Le risque est le hasard d'encourir un mal avec l'espérance, si nous échappons, d'obtenir un bien” (s/d, citado por INRETS, 1990, p. 5).

Perante a evidência da sobrerepresentação dos jovens no envolvimento em acidentes de tráfego, Finn e Bragg (1986) levantaram a hipótese do excessivo risco a que se expõem ser um factor major responsável pelos acidentes. Assim, os autores desenvolveram um estudo sobre percepção do risco na população jovem. Observaram que os adolescentes consideram as situações de risco em relação a eles próprios pouco prováveis e mais possíveis de ocorrer com os condutores mais velhos. Os autores concluíram, deste modo, que o jovem sobrestima as suas capacidades perceptivas em situações de condução de risco. Por sua vez, Matthews e Moran (1986) concluíram que a maior tendência à exposição a uma condução de risco por parte da população

adolescente se deve, por um lado, à notável dissociação entre a insuficiente percepção do risco e a grande destreza motora para conduzir característica desta idade; e, por outro, à tendência para o adolescente se vislumbrar como imune ao efeito do risco elevado e sempre preparado para atribuir considerações desfavoráveis sobre os outros mas não sobre ele próprio. Neste sentido, por estar muitas vezes sob o efeito de carga projectiva, o jovem condutor mais facilmente atribui a culpa e a responsabilidade das circunstâncias em que se envolve ao exterior, não questionando a sua prática de condução ofensiva e promotora de sinistralidade. Ora, o seu comportamento de condução ofensivo encerra em si mesmo factores inerentes ao processo de adolecer (de origem intrapsíquica e contextual) que importam conhecer.

A interiorização de uma relação precoce de confiança é de extrema importância para um desenvolvimento ulterior saudável e autónomo. Ao invés, se as contingências familiares e emocionais que assistiram ao seu desenvolvimento fomentaram na criança a insegurança, mais dependente será do exterior e da sua percepção de controlo externo através da sua conduta e não das suas capacidades psíquicas internas (Greenberg & Mitchell, 2003). Nesta perspectiva, a passagem ao acto torna-se um meio de eleição para controlar a distância relacional e preservar o equilíbrio interno. De acordo com Matos (1995), “a sociedade industrial destituiu o pai na sua influência, na orientação e educação dos filhos. O jovem sai fragilizado do meio familiar onde viveu mais em interacção e comensalidade do que por vínculos afectivos ou prazer de relação” (p.9). Perante a ausência de modelo identificativo, o condutor jovem apresenta-se como muito permeável aos valores que a sociedade veicula. Deste modo, procura na condução exibicionista a sua confirmação pelo tecido social, elegendo a via comportamental para a expressão dos seus problemas psicológicos (Matos, 1995). Assim, estes adolescentes encontram muitas vezes na condução a forma de agirem o seu pensamento, procurando testar limites, fazendo com que sobre eles recaia o olhar atento do seu grupo de pares, no sentido de valorizar a imagem que eles próprios não têm de si (auto-imagem degradada que precisa de ser equilibrada) (Arnett et al., 2002). Encontram também na condução o reforço para as suas ideias mágicas de onnipotência, um instrumento de luta contra a depressão, a ansiedade, a dor da mudança, a submissão, um sentido de afirmação e identidade (António, 2006). Conduzir é para estes adolescentes uma forma de revelarem quem são, uma resposta à atracção irresistível pela acção, pela aventura (Coimbra de Matos, 2002) a que são “imunes”. Deste modo surge a prática frequente de

condução não defensiva, decorrente da ambição pela novidade e pelas sensações fortes que o risco encerra (Arnett et al., 2002).

Na perspectiva da vinculação, a adolescência corresponde a um período de transição entre as vinculações da infância, fundadas no contexto da relação pais-filhos, e as ligações afectivas adultas, que se estendem para além do ecossistema familiar (Jongenelen, Carvalho, Mendes, & Soares, 2007). A par com as transformações significativas nos sistemas emocional, cognitivo e comportamental, o adolescente adquire progressivamente um sentido de diferenciação *self*-outro mais claro e complexo, através da construção identitária. Segundo Guidano (1987) e Bosma & Gerslma (2003), o anseio do adolescente pela individualidade encontra-se estreitamente relacionado com a sua necessidade de estabelecer e manter relações de proximidade. “Os padrões de valoração destes elementos constituem importantes fontes de regulação e validação comportamental para o adolescente” (Jongenelen et al., 2007, p. 103).

Assim, a adolescência acarreta uma valorização do sistema exploratório, no sentido da conquista de uma progressiva autonomia emocional e cognitiva, nomeadamente em relação às figuras parentais. Coimbra de Matos (2002) considera a adolescência uma fase de separação-individuação, onde impera o desapego aos pais e o apego a outros objectos de relação. Perante a ameaça de perda e no sentido de lutar contra a ansiedade, surge o grupo ao qual o sujeito adere (“grupo de isolados juntos”), na procura da sua identidade social. Amaral Dias e Vicente (1984) referem-se à adolescência como um período em que o grupo social de iguais adquire um simbolismo determinante e em que as relações de amizade e as subculturas que se criam constituem fontes de suporte social. Perante o desafio ao seu sentido de identidade e auto-estima introduzido múltiplas mudanças da adolescência, a capacidade do jovem e dos seus pares funcionarem como figuras de vinculação mútuas aumenta. É com os pares que novas formas de ser, estar e pensar são ensaiadas, num cenário onde impera o sentido de pertença grupal.

No grupo dá-se a procura de “novos valores e limites em substituição daqueles que sentiu ter necessidade de abandonar” (Matos, 1991, p.65), preenchendo, deste modo, o vazio instaurado. Quando o adolescente reorienta o seu mundo representacional (reformulação obrigatória das representações), agarra-se à percepção e passa a orientar-se por factores externos em vez de internos. É neste sentido que assume uma atitude normalmente insolente, conflituosa, de rejeição do meio familiar, revoltando-se e protestando contra a geração precedente. Neste contexto, exhibe muitas vezes

comportamentos agressivos e condutas socialmente condenáveis ou mal toleradas, como é o caso do consumo de tóxicos ou do comportamento rodoviário de risco. Assim, o jovem condutor procura na condução o primeiro sinal de reconhecimento do seu estatuto de adulto, de independência, de diferenciação e distanciamento em relação à família (Matos, 1995; Jongenelen et al., 2007). A violência poderá corresponder a uma salvaguarda da identidade, sendo a agressividade, por um lado, percebida como estando ao serviço da relação ou reforço do vínculo grupal e, por outro, como uma força limitada ligada à própria força libidinal. Neste ponto de vista, estabelece-se uma correspondência entre o comportamento diferencial do adolescente e a construção da identidade sexual.

Deste modo, a insuficiência dos processos identificatórios existentes até à adolescência e a necessidade de se estabelecerem novas e diferentes identificações, afiguram-se como elementos emergentes neste período de desenvolvimento, que contribuem para o sentimento subjectivo de pertença, de ser aceite, de ser querido. Assim, o adolescente desenvolve o sentimento de suporte social (Oliveira, 1998), que é concomitante com o sentimento de perda (“deixo de ser eu para ser nós”), na perspectiva de adquirir uma identidade própria e de procurar organizar a sua vida amorosa (Matos, 1991). Segundo Jongenelen et al. (2007), esta vivência é fulcral para o desenhar das relações de vinculação na idade adulta. A autora afirma que as relações de vinculação com os pares introduzem a oportunidade de reavaliação das relações precoces. Quando estabelecidas de modo inseguro, o contexto de apoio e conforto psicológico vivido no grupo de pares pode promover a mudança dos modelos internos dinâmicos.

Segundo Allen, Porter, McFarland, McElhaney, & Marsh (2007), os adolescentes que formam representações parentais seguras estão mais aptos a criar e manter relações de pares caracterizadas por um nível de autonomia relativamente isento da pressão de pares. Isto sugere que, provavelmente, os processos de autonomia e segurança nas interações pais-adolescentes se estendem às interações no grupo de pares, como preconizado nomeadamente por Freud (1905 / s/d), Bowlby (1982) e Oliveira (1998), ao afirmarem que as experiências vinculativas precoces são internalizadas no processo de organização da personalidade. Assim, as crianças criam representações das relações que estabelecem com as figuras significativas e os estilos de vinculação impressos serão um correlato à tendência da mesma a adoptar uma variedade

de experiências ao longo da sua vida, nomeadamente na adolescência (Matsuoka, Uji, Hiramura, Chen, Shikai, Kishida, & Kitamura, 2006).

Um estudo desenvolvido por Greenberg, Siegel & Leitch (1983) concluiu que a qualidade de vinculação aos pais e aos pares está significativamente relacionada com medidas de auto-conceito, identidade e satisfação em relação à vida. Os autores também concluíram que a qualidade da vinculação aos pais percebidas pelos adolescentes está altamente relacionada com o seu bem-estar psicológico. Também Armsden & Greenberg (1987) concluíram que adolescentes com uma vinculação segura em relação aos pais e aos pares referem uma maior satisfação em relação a eles próprios, uma maior probabilidade de procurar suporte social e menos respostas sintomáticas aos eventos da vida.

Assim, o desenvolvimento da vinculação na adolescência, bem como as diferenças individuais na organização da vinculação, são fundamentais na medida em que permitem compreender as consequências dos diferentes padrões de vinculação e o seu efeito na formação de trajetórias desenvolvimentais em relação ao funcionamento psicossocial (Jongeneelen et al., 2007). Em suma, pressupõe-se que uma vinculação mais segura às figuras de vinculação significativas, estará na base de um sentido de confiança básico e de um funcionamento psicossocial mais desenvolvido; enquanto que um estilo de vinculação marcado pela ausência e insegurança subjaz à ausência de representações. Assim, o jovem incapaz de mentalizar recorre ao domínio perceptivo-motor, substituindo o vazio instaurado pela ausência do objecto interno pelo prazer do *acting* momentâneo e securizante. A busca de suporte no objecto perceptivo ocorre na perda de ligação simbólica e no confronto com o medo da ausência do objecto real não representado. A vinculação privilegiada ao objecto da percepção torna-se patente no comportamento tendencialmente limite, na exposição do adolescente ao risco, na ausência de pensamento ou função reflexiva.

O comportamento rodoviário de risco constitui-se como uma das expressões prototípicas da população jovem. A forma como o jovem condutor adere à máquina e tantas vezes se confunde com ela não é coerente com a responsabilidade que o acto de condução exige, evidenciando-se nestas circunstâncias a imaturidade psíquica do jovem que se aventura no domínio do risco e na desventura da sinistralidade. O adolescente não é capaz de reconhecer o significado dos seus comportamentos de risco, captando apenas o benefício imediato que proporcionam: o cessar da tensão interna e avassaladora. De facto, o comportamento que os adolescentes assumem ao volante é

reflexo de um dinamismo intrapsíquico singular, que assume contornos significativos perante uma compreensão de carácter psicodinâmico. Ora, espera-se que a tendência para o jovem condutor incorrer em comportamentos de risco ao volante, seja contingente à qualidade da vinculação que o jovem estabeleceu com as figuras de apego significativas, num período mais precoce do seu desenvolvimento.

1.4. A teoria da vinculação e o delinquir adolescente

Ao desenvolver a Teoria da Vinculação, Bowlby (1973) pretendia explicar a natureza dos laços que unem uma criança a seus pais no que concerne à função biológica, bem como às respostas comportamentais observadas em crianças sujeitas a separações das figuras significativas de vinculação. Ao desenvolver uma versão do modelo relacional/estrutural intimamente relacionado com a obra de Fairbairn (1954), Bowlby (1973) interessou-se pela ligação entre a privação (ou perda) da mãe e o consequente desenvolvimento do indivíduo. De acordo com o autor, o estilo de vinculação que a criança estabelece com a mãe permanecerá ao longo da vida e actuará como um modo “standard” de relação entre o adolescente ou adulto com os seus “outros significantes”. Conforme afirma Gomes (2001), “é no domínio relacional, à medida que a criança alarga o seu círculo de vivências, que se traduz com fidelidade o efeito dessa relação de descoberta partilhada de competências” (p. 71). Já Freud (1905 / s/d) tinha referido a importância das primeiras relações entre a criança e a mãe como protótipo para futuros relacionamentos, aquando da publicação da sua obra *Três Ensaios sobre a Sexualidade*. Por sua vez, Oliveira (1998) refere-se ao mesmo noutros termos, afirmando que a qualidade do sistema de suporte da díade mãe-bebé afecta determinadamente o funcionamento psicossocial da criança ao longo da sua vida.

A Teoria das Relações de Objecto explora a “relação entre pessoas reais, externas e imagens internas e resíduos de relações com essas pessoas, e a significância destes resíduos para o funcionamento psíquico” (Greenberg & Mitchell, 2003, p. 32). As imagens internas a que se refere a Teoria das Relações de Objecto reportam-se a um resíduo mental das experiências relacionais que cada indivíduo estabeleceu ao longo da sua vida com pessoas significativas. Ainda que a influência relativa das representações internas de cada objecto (real) varie individualmente, é evidente a sua presença e actividade em todas as pessoas. As abordagens psicanalíticas baseiam-se, precisamente, no pressuposto de que as experiências e trocas significativas com os outros deixam marcas que, sendo interiorizadas, modelam posteriores atitudes, reacções, percepções,

etc. do indivíduo que as experiência (Greenberg & Mitchell, 2003). De facto, a relação única e imprescindível que desde os primórdios da sua existência a criança estabelece com os pais e particularmente com o objecto privilegiado – a mãe – irá determinar o decurso de desenvolvimento da sua personalidade e da sua manifestação mais importante – o estilo relacional. A teoria da vinculação (Bowlby, 1982) desenvolve este postulado e sugere que o estilo de vinculação influencia um conjunto de expectativas que a criança irá desenvolver sobre o *self* (e.g. auto-estima), bem como a interpretação que efectua da acção dos outros e o modo como responde a elas. Segundo Bowlby (1982), a qualidade da vinculação que a criança estabelece com as figuras parentais influencia o seu desenvolvimento emocional e social, estando uma vinculação segura relacionada com um desenvolvimento mais positivo nessas áreas. Deste modo, a relação diádica primária está imersa numa realidade linguística, cujos contornos são inacessíveis ao plano consciente da relação, mas condicionam permanentemente a organização psíquica da criança. Assim, o ambiente relacional está imbuído de interesse, sendo considerado um importante sistema regulador da vida intrapsíquica.

O contributo de Ainsworth (1994) nos desenvolvimentos teóricos associados à Teoria da Vinculação foi também significativo. Segundo a autora, a primeira organização comportamental da criança forma-se com referência à mãe. Apenas quando a mãe responde contingencialmente ao comportamento da criança e quando essa resposta é provida de sentido, a criança é introduzida no sistema diádico organizado. *Rêverie materna* é a expressão que dá nome a este estado psicológico que satisfaz a necessidade de amor e compreensão do bebé, promovendo simultaneamente a capacidade de tolerar frustrações e o sentido de realidade. Assim, uma mãe sensitiva, competente e responsiva, contribuirá para a organização e consolidação dos esquemas sensorio-motores da criança, promovendo a sua consolidação psíquica.

Deste modo, mãe e filho estão implicadas numa dinâmica de comunicação afectiva desde o início da vida, na qual a mãe desempenha um papel vital na modelação dos estados emocionais da criança. Segundo Matos (2005), a vida psíquica organiza-se desde a infância e consubstancia-se numa progressiva integração das experiências cinestésicas e emocionais. A criança vive num momento inicial num mundo de experiências informes e fragmentadas. Através do *holding*, a mãe ou substituto materno envolve a criança, providenciando sentido às suas tensões internas projectadas. Ligando-as pelo afecto e transformando-as pela criatividade inerente à função contentora, a mãe promove experiências suportáveis e amparo psíquico suficiente.

Funcionando como um Eu auxiliar, a “mãe suficientemente boa” protege o bebé da experiência da ameaça da sua integridade física e psíquica e providencia as bases de segurança necessárias para a progressiva organização psíquica. É a vivência do afecto na relação primária que subjaz à formação de representações intrapsíquicas, à absorção da capacidade de simbolização, à emergência do sentido de empatia interpessoal. A esta função materna, Winnicott (1982) denominou de *espelho afectivo*: “quando eu olho, sou visto, logo existo” (p. 134). O autor enfatizou a importância da simultaneidade da alucinação infantil e da representação materna para a formação da base experiencial repetitiva, que providencia à criança uma sensação de contacto e de poder sobre a realidade externa. Deste modo, “a mente tem uma origem, talvez a sua origem mais importante, na necessidade do indivíduo, no cerne do Eu, de ter um meio ambiental perfeito” (Winnicott, 1949, p. 246).

A *imago* materna é, deste modo, um primeiro organizador interno do aparelho psíquico e o primeiro espelho de referência do Eu nuclear. Num primeiro momento, o pai corresponde a um duplo materno na representação imagóica. Conforme afirma Fonagy (2004), o feedback biossocial na forma de “espelho afectivo parental”, torna a criança capaz de desenvolver um sistema de representação simbólico de 2ª ordem para o seu estado de mente. É através desta experiência integradora, ou seja, através do espelho facial e vocal que a mãe oferece à criança, que esta toma contacto com a forma e significado dos seus estados afectivos e intencionais. Ora, a internalização da resposta da mãe face ao *distress* da criança, está na base da representação de estados internos. Segundo o autor, a formação de representações de 2ª ordem cria a base para a regulação do afecto e controlo dos impulsos, bem como para o desenvolvimento ulterior do sentido de *self* e da capacidade de mentalização (Fonagy, 2004). Também Kohut (1971) postulou que à internalização da “função espelho parental” se segue a gradual consolidação de um *self* nuclear e conseqüente crescimento narcísico.

Se as figuras parentais espelham incorrectamente as emoções do bebé ou negligenciam de todo o desempenho desta função, o bebé não será capaz de identificar os seus sentimentos. Perdido num mundo de sensações caótico e desfragmentado, experimenta sentimentos confusos, não simbolizados e, por isso, difíceis de regular. Winnicott (1982) afirma que falhas ao nível do que é reflectido inibem a capacidade da criança para a auto-experienciação e para a integração, interferindo mesmo com a “personalização”. Kernberg (1995) postulou que, perante uma falha de integração da tríade *self*-objecto-afecto, emerge um sentido de impulsividade, falta de empatia,

agressão e uma expressão não modulada da sexualidade. Por seu turno, Ferreira (2002) afirma que uma falha ao nível da consistência do objecto imagóico interno influi na percepção do permitido e do interdito. Sem esta representação, não ocorre a internalização de regras que seriam como “sinais de trânsito reguladores da circulação enérgica” (Ferreira, 2002, p. 447). Perante a confusão e caos do aparelho psíquico, ao Eu restam “saídas defensivas pela onipotência – ‘se ninguém manda eu sou o rei’ – ou pela fuga para trás – desistência perante o confronto de um modelo distorcido, na depressão de quem se vê vazio e perdido” (Ferreira, 2002, p. 448). Fonagy (2004), por sua vez, coloca a hipótese de que desempenhar uma função parental de espelho pouco marcada ou evidente, pode ter como tradução causal uma forma dominante de experiência emocional – a identificação projectiva. Ora, esta característica seria dominante na personalidade dos indivíduos que se expõem à violência auto ou hetero-destrutiva. É este cenário de fuga defensiva que assiste ao comportamento de risco ao volante de veículos motorizados, onde a onipotência impera e os “sinais de trânsito reguladores” estão ausentes da experiência psíquica dos jovens. Assim, é mais pela responsividade, do que pela protecção ou estimulação, que o indivíduo adquire a compreensão dos seus estados internos. Isto constitui-se como um importante mediador na aquisição de uma compreensão dos outros como entidades psicológicas.

Autores como Soulé (1989), Coimbra de Matos (2002), Tyrode & Bourcet (2002), Fonagy (2004), Fonagy, Gergely, Jurist, & Target (2004) e Matos (2005), postulam que os adolescentes violentos têm uma capacidade de representação dos estados mentais inadequada. Segundo a perspectiva psicodinâmica, a capacidade para mentalizar corresponde a uma conquista de desenvolvimento altamente facilitada por uma vinculação segura (Fonagy, 1991). Assim, o desenvolvimento de uma teoria da mente está fortemente associado à natureza das interacções familiares precoces e à densidade afectiva que assiste ao desenvolvimento do indivíduo.

Soulé (1989) refere que a estrutura mental do adolescente que se expõe à violência auto ou hetero-destrutiva, se caracteriza pela grande dificuldade em aceder à fantasmática ou mentalização. Fonagy (2004) refere que a falha na mentalização cria um tipo de versão psíquica de um estado de “deficiência auto-imune”, que torna estes indivíduos extremamente vulneráveis a posteriores ambientes sociais agressivos. A dado momento, a resistência face à agressividade do meio cessa. Como último recurso, e em resposta à humilhação que experienciam e ao elevado potencial destruição do *self*, esses adolescentes tomam a violência como uma forma de auto-defesa. No mesmo

sentido, Matos (2005) afirma que os comportamentos de risco ou a exposição à agressão auto ou hetero-dirigida podem ser considerados “epifenómenos psíquicos”, que servem a função de escapar defensivamente a sentimentos de inferioridade, ansiedade e incompletude narcísica. O excessivo apego ao real ocorre no sentido de diminuir o sentimento de vazio afectivo. Assim, as cicatrizes decorrentes da ausência ou precaridade do objecto na vida mental do jovem, impelem-no à externalização e expulsão do que não acede à representação psíquica. “Exibe objectos externos, porque não tem objectos internos” (Matos, 2005, p. 147). Pode, assim, afirmar-se que a delinquência é uma patologia com um núcleo mais primitivo de falta de identificação, de descontinuidade da relação objectal, de super-eu lacunar (Winnicott, 1984). Assim, esta falha na ligação ao objecto introduz uma problemática ligada à identificação com o outro, à empatia inter-subjectiva.

A capacidade de mentalizar é um importante determinante das diferenças individuais na organização do *self*, estando nomeadamente implicada na auto-consciência, autonomia, liberdade e responsabilidade (Bolton & Hill, 1996, citado por Fonagy, 2004; Cassam, 1994, cit. por Fonagy, 2004). A capacidade de mentalização permite, assim, a continuidade da experiência do *self*, que é a base de uma estrutura de *self* coerente. Como já foi descrito no presente trabalho, a definição de uma verdadeira estrutura de *self* é uma conquista do período da adolescência. A segurança das bases em que a identidade individual está assente depende, designadamente, da capacidade de mentalização do adolescente. Por outras palavras, a coesão do *self* depende da capacidade do adolescente em atribuir um sentido às experiências emocionais (às próprias e às dos outros), sendo que estas elaborações participam de um processo de pensamento secundário associado à constância objectal. Deste modo, a capacidade do adolescente de representação simbólica dos seus estados mentais, constitui-se como um requisito para o seu sentido de identidade. O adolescente que apresenta uma falha a este nível não só possui uma lacuna narcísica, como também apresentará uma lacuna na auto-imagem autêntica (tendo em conta que estes se constroem com base nas representações interiorizadas dos estados mentais).

A função auto-reflexiva relaciona-se com bons índices de vinculação segura na criança (Fonagy, Steele, Moran, Steele, & Higgitt, 1993; Slade, Belsky, Aber, & Phelps, 1999; Meins, Ferryhough, Fradley, & Tuckey, 2001) e é claramente relevante para o desenvolvimento da empatia (Hoffman, 2000). Esta capacidade está relacionada com a teoria da mente e envolve elementos cognitivos e afectivos. Tendo em conta que o

adolescente com uma vinculação comprometida não mentaliza, também não atribui estados mentais aos outros, o que o impele à acção não pensada e ao vazio empático. Segundo Fonagy (2004), a ausência da função de mentalização pressupõe o recurso a estratégias alternativas, fortemente relacionadas com modos de funcionamento que antecipam a mentalização. Assim, dificuldades ao nível da concepção do pensamento, da simbolização, da reflexão, da metabolização dos afectos ou da compreensão empática decorrentes da falha na função contentora primária, impelem o jovem condutor à procura da concretização da coisa em si mesmo. Evacua o pensamento pela acção. Neste contexto, a exteriorização do afecto, a exposição ao risco, o desprezo das regras e do outro, bem como a condução temerária afiguram-se como faces visíveis de um vazio afectivo, de uma incapacidade parental primária em reconhecer os estados mentais da criança e da desorganização de um *self* que não é capaz de experienciar o controlo da acção.

Em suma, a perspectiva psicanalítica oferece um vector chave na compreensão do comportamento de risco – o factor intrapsíquico. Pais negligentes ou pouco responsivos negam a realidade interna da criança como parte causal do seu mundo fenomenológico. Tudo isto irá, obviamente, enfraquecer a aquisição da capacidade de mentalizar através da mediação de um objecto primário. O “*self* alienado” da criança não lhe permitirá adquirir um sentido de coerência de *self* ou identidade, que poderá somente ser restaurado através de um constante e intenso movimento projectivo. As perdas afectivas precoces, a falta de modelos de identificação capazes e a organização lacunar do Supereu, estão na génese do delinquir adolescente e do *acting*. Aliviando a dor depressiva, a exposição ao risco assume uma função evacuativa do que não consegue reverter a favor do pensamento reflexivo. É para o tecido social que desloca o conflito, oriundo da descontinuidade relacional, da ausência da função contentora primária e desvitalização das emoções primitivas. Assim, o adolescente conduz como cresceu, desprovido de capacidade de mentalizar, pensar ou elaborar o afecto.

Capítulo II – Objectivos, Hipóteses e Variáveis

2.1. Objectivos

2.1.1. Objectivo Geral 1

Este trabalho de investigação insere-se no vasto corpo teórico e empírico que se dedica à compreensão de tantos comportamentos desadequados que cada vez mais se enquadram nas condutas típicas da adolescência. No sentido de desenvolver alguma compreensão nesse âmbito, o nosso estudo centra-se na importância da representação das figuras de relação significativas e sua influência na manifestação de comportamentos rodoviários de risco.

Tendo em conta as características típicas da adolescência, que tornam esta fase de desenvolvimento um período com especificidades próprias ao nível do desenvolvimento biopsicossocial, o presente estudo, inserindo-se numa perspectiva psicodinâmica do desenvolvimento, tem como objectivo geral:

- Analisar a influência da qualidade da vinculação às figuras de relação significativas (pais e pares), na adopção de comportamentos de risco na condução de um veículo motorizado de duas rodas.

2.1.1.1. Objectivos Específicos

Os objectivos específicos que se relacionam com o Objectivo Geral 1 são examinar a relação entre:

- A vinculação e o comportamento de risco na condução de um veículo motorizado de duas rodas;
- A vinculação a cada figura de relação significativa (mãe, pai e pares) e o comportamento de risco na condução de um veículo motorizado de duas rodas;
- A vinculação a cada figura de relação significativa (mãe, pai e pares) e os respectivos factores relativos à medida geral de vinculação (Confiança, Comunicação ou Alienação);
- Cada factor da medida geral de vinculação (Confiança, Comunicação ou Alienação) e o comportamento de risco na condução de um veículo motorizado de duas rodas;

- Os factores Confiança, Comunicação e Alienação e a medida geral de vinculação.

2.1.2. Objectivo Geral 2

Além da resposta à questão de investigação principal, outros objectivos secundários norteiam esta investigação, nomeadamente:

- Caracterizar o contexto e as experiências de condução dos jovens, em função do comportamento de risco na condução de veículos motorizados de duas rodas.

2.1.2.1. Objectivos Específicos

Os objectivos específicos que se relacionam com o Objectivo Geral 2 são examinar a relação entre:

- O comportamento de risco e o número de acidentes enquanto condutor de veículos motorizados de duas rodas;
- O comportamento de risco e a idade de início de condução de veículos motorizados de duas rodas;
- O comportamento de risco e a experiência de condução do jovem (quilómetros percorridos);
- O comportamento de risco e o número de autos estatais enquanto condutor de veículos motorizados de duas rodas;

2.2. Hipóteses

2.2.1. Hipótese Geral 1

Dado o carácter essencialmente exploratório do estudo actual e perante a escassez de trabalhos empíricos que analisam a relação das medidas do IPPA com o comportamento de risco dos jovens na condução de veículos motorizados de duas rodas, optou-se por colocar apenas uma Hipótese Geral no âmbito do Objectivo Geral 1. Esta decisão baseia-se, então, no facto de não ser possível prever a direcção das diferenças em relação às variáveis a que os objectivos específicos fazem apelo. Assim, a Hipótese Geral que se coloca é a seguinte:

- Existe uma correlação negativa e significativa entre a qualidade da vinculação e o comportamento de risco na condução de veículos motorizados de duas rodas.

2.2.2. Hipótese Geral 2

Além da Hipótese Geral supracitada, coloca-se na presente investigação a seguinte Hipótese Geral 2:

- Existe uma correlação significativa entre o comportamento de risco e as variáveis relacionadas com o contexto e a experiência de condução de veículos motorizados de duas rodas avaliadas.

2.2.2.1. Hipóteses Específicas

As Hipóteses específicas que se relacionam com a Hipótese Geral 2 são os seguintes:

- O comportamento de risco correlaciona-se positiva e significativamente com o número de acidentes enquanto condutor de veículos motorizados de duas rodas;
- O comportamento de risco correlaciona-se negativa e significativamente com a idade de início de condução de veículos motorizados de duas rodas;
- O comportamento de risco correlaciona-se positiva e significativamente com a experiência de condução de veículos motorizados de duas rodas (quilómetros percorridos);
- O comportamento de risco correlaciona-se positiva e significativamente com o número de autos estatais enquanto condutor de veículos motorizados de duas rodas.

2.3. Variáveis

No contexto de uma investigação científica, os conceitos que se pretendem medir, controlar ou manipular designam-se por *Variáveis* (Maroco, 2003). Podemos afirmar que o objectivo de um estudo se concretiza nomeadamente através da informação que as variáveis definidas podem oferecer. Isto implica operacionalizar as variáveis, de modo a ser possível quantificá-las e, por conseguinte, recolher informação.

Esta informação, após interpretada, permite-nos concluir acerca da questão de investigação e hipóteses levantadas. É, por isso, essencial a correcta definição operacional das variáveis em estudo.

Segue-se a definição das variáveis dependentes e independentes do presente estudo.

2.3.1. Variável dependente

Segundo Polit & Hungler (1995), “o efeito presumível é a variável dependente” (p. 26). Por outras palavras, a variável dependente é relativa à resposta, ao efeito, ao critério, ao comportamento ou resultado que se pretende predizer ou explicar numa dada investigação.

No presente estudo, a variável dependente foi definida como *Comportamento de risco na condução de um veículo motorizado de duas rodas*. O comportamento de risco na condução de um veículo motorizado de duas rodas é um fenómeno passível de variação inter-individual, pelo que importa definir o que neste estudo se entende pela variável em questão, de modo a estabelecer-se um modo de a medir.

Neste estudo, entende-se por comportamento rodoviário de risco na condução de um veículo motorizado de duas rodas, todo o comportamento que envolve:

- O desrespeito manifesto e persistente pelas regras de trânsito (e.g. condução acima dos limites de velocidade estabelecidos por lei, desrespeito pelas cedências de prioridade, desrespeito pelas filas de trânsito, ultrapassagens ilegais, desrespeito pela sinalização);
- O desrespeito pelas normas de segurança rodoviária (e.g. uso indevido do capacete, desrespeito pela cedência de passagem aos peões, desrespeito pela distância de segurança, não sinalização das manobras, ausência de interesse pelo trânsito aquando do início de uma manobra, ausência de um estilo de condução mais cuidado se o piso estiver molhado, circulação sem os médios acesos);
- A condução sob estado de consciência alterado (e.g. sob o efeito de álcool ou outras drogas psicotrópicas);
- A condução em estado físico alterado (e.g. cansado ou fatigado, com sono);
- A condução em estado emocional alterado (e.g. triste e/ou zangado, eufórico e/ou contente);
- Fazer acrobacias com o veículo (e.g. cavalinhos, burrinhos, etc.);

- Fazer corridas ou “picanços” com os amigos;
- A condução sem a devida habilitação legal;
- A condução sem a devida revisão do veículo efectuada;
- Ignorar as restantes pessoas que circulam na via pública;

Um estilo de condução com predominância das características acima descritas denota uma atitude de desafio em relação às regras de trânsito, uma não-aceitação das mesmas e um excesso de auto-confiança em relação à percepção que o jovem tem das suas competências de condução. Pode afirmar-se que, perante esta atitude de provocação em relação ao que se considera seguro num contexto de condução, à condução sob influência do grupo e à falta de empatia pelo outro, um jovem está explicitamente a expor-se a uma condução não defensiva e, conseqüentemente, ao risco.

Tendo em conta o que anteriormente foi referido no âmbito da contextualização teórica e científica da questão de investigação, pode dizer-se que uma condução de risco se associa à presença de um vazio ao nível da representação da lei. Assim, o jovem que incorre em comportamentos de risco ao volante de um veículo motorizado de duas rodas poderá não “trazer dentro de si” a lei, definindo a sua conduta de acordo com o que julga preencher o seu vazio. E, de acordo com a sua percepção, a sua capacidade e confiança são extremas em relação à situação de condução, pelo que se infere que coloca em acção mecanismos projectivos e de negação da realidade. É neste contexto que age sem pensar, ignorando os outros, à margem da lei e tão perto do perigo.

2.3.2. Variável independente

Segundo Polit & Hungler (1995), a variável independente é a “causa presumível”. Citando Cervo (1983), “variável independente é o factor, causa ou antecedente que determina a ocorrência de outro fenómeno, efeito ou conseqüente”. Assim, toda a variável independente afecta outra(s) variável(veis), constituindo-se como a causa do fenómeno em estudo.

No actual estudo, a variável independente é a seguinte: *Relação/ligação do jovem condutor às figuras parentais e aos pares*. Este é um fenómeno passível de variação entre jovens adolescentes, pelo que importa medi-lo adequadamente. O estudo da variável independente será efectuado através da análise das representações que o jovem condutor possui das pessoas significativas, operacionalizadas em representação do pai, representação da mãe e representação do grupo de pares.

O estudo das representações pressupõe a análise da percepção que o jovem tem das relações que estabelece com essas figuras de relação significativas. Por outras palavras, a relação/ligação às figuras de relação significativas traduz-se na percepção do jovem sobre a qualidade da experiência afectiva/cognitiva que essas figuras possibilitaram. Assim, a variável independente relaciona-se com a percepção de a) experiências afectivo-cognitivas de confiança na acessibilidade e responsividade das figuras de relação significativas; e/ou b) experiências afectivo-cognitivas negativas de raiva e/ou ausência de esperança do jovem, decorrente da falha ao nível da responsividade (consciente ou inconsciente) dessas figuras de relação.

Como anteriormente referido, a adolescência é o período de consolidação da identidade, que segundo Coimbra de Matos (2002) significa adquirir um fundo de ser sexuado e pessoa social. Segundo Coimbra de Matos (2002), é neste percurso que o encontro com figuras válidas de identificação permite ao adolescente um crescimento pessoal, que culminará no desabrochar de uma personalidade própria e na abertura relacional estável para o mundo social. É no cenário de “quase-ruptura”, em busca de uma identidade própria, que a interacção entre pais/filhos e, noutra plano, as relações com os pares assumem contornos muito relevantes no período da adolescência. No encontro com essas figuras significativas, o adolescente poderá encontrar possibilidades de identificação essenciais no seu processo de crescimento. Poderá também encontrar a segurança emocional que irá definir o modo como organiza o seu mundo interno e, por conseguinte, o modo como o expressa e actua. Assim, a qualidade da relação/ligação que o jovem estabelece com essas figuras significativas, irá influenciar a adaptação do adolescente e, por conseguinte, determinar o sucesso do processo evolutivo a que se encontra vinculado.

Capítulo III – Metodologia

3.1. Participantes

Nesta investigação, estabelecemos os seguintes critérios para a inclusão de sujeitos na amostra:

- Jovens do sexo masculino;
- Idades compreendidas entre os 17 e 22 anos em 1 de Janeiro de 2008 (nascidos em 1986, 1987, 1988, 1989, 1990, 1991);
- Condutores de ciclomotor e/ou motociclo;
- Sem requisito de habilitação legal para condução de veículos motorizados de duas rodas.

A determinação das características acima descritas permitiu garantir a semelhança dos membros do grupo no que de relevante existia para o objectivo da investigação e para a constituição da amostra. Estes requisitos básicos para a inclusão na amostra exigiram uma selecção prévia dos sujeitos a inquirir. Além das condições supracitadas, mais nenhuma foi considerada para a selecção dos sujeitos do grupo experimental.

Os questionários foram aplicados a um grupo de 35 sujeitos, que satisfaziam os critérios de inclusão no grupo experimental originalmente estabelecidos para esta investigação. Do universo de 35 sujeitos que preencheram os instrumentos de medida desta investigação, excluímos 3 por preenchimento indevido dos mesmos.

3.1.1. Caracterização sociodemográfica da amostra

A amostra foi constituída por 32 sujeitos do sexo masculino, cujas idades se distribuía no intervalo [17; 22], sendo a média de idades 19.38 e o desvio padrão (d.p.) 2.09. Verifica-se uma sobre-representação das idades de 17 e 22 anos, correspondendo a 62.6% dos sujeitos participantes no estudo. Na tabela 1 encontram-se descritas as características sócio-demográficas da amostra. Restabelecemos categorias para codificar as variáveis *Naturalidade*, *Escolaridade*, *Profissão* e *Local de Residência*, de modo a agrupar as respostas dos sujeitos ao questionário. Na variável *Com quem reside*, as respostas Pai e irmãos; Mãe e irmãos; Pai, mãe e avó; Pai, mãe, irmãos e avó; Pai e avó; Irmãos, Avô e tios; Namorada; e Sozinho surgiram apenas uma

vez nos questionários, pelo que foram reunidas na variável *Diversos*. Assim, esta variável é constituída por 8 respostas únicas (25%) e, como tal, não serão valorizadas no seu conjunto.

Todos os sujeitos eram condutores de ciclomotor e/ou motociclo, não tendo sido estabelecido o requisito de possuírem habilitação legal para condução de veículos motorizados de duas rodas, por se entender que esta variável é ela própria relevante para a avaliação do comportamento de risco. A maioria dos jovens participantes é natural do Distrito de Lisboa (68.8%), residente no mesmo distrito (78.1%) e estudante (68.8%). A escolaridade da amostra corresponde predominantemente à escolaridade obrigatória (71.9%), sendo necessário referir que os jovens que frequentam o ensino secundário foram incluídos neste grupo. Estes resultados podem ser explicados pelas características etárias da amostra. No que concerne à condição parental, 62.5% dos sujeitos afirmaram que os pais vivem juntos e 28.1% que os pais se encontram separados ou divorciados. Os restantes 9.4% decorrem da ausência de uma das figuras parentais por morte. Uma percentagem maior de indivíduos (25%) reside habitualmente com as figuras parentais e com o(s) irmão(s) e 21.9% com as figuras parentais.

Em relação ao contexto familiar, a média de idades dos pais dos jovens que constituem a amostra é 49.3 (d.p. 4.4) e a média de idades das mães é 46.9 (d.p. 4.4). A profissão do elemento paterno mais predominante enquadra-se na categoria *Técnicos e Profissionais de Nível Intermédio* (18.8%), não obstante se verificar uma distribuição relativamente homogénea dos sujeitos pelas diversas profissões. Relativamente à profissão das mães dos jovens integrantes da amostra, observa-se uma predominância das categorias *Pessoal Administrativo e Similares* (28.1%) e *Domésticas* (25%). Em termos de condição profissional, a maioria dos pais encontram-se empregados (87.5% de pais e 62.5% das mães). A escolaridade da figura paterna corresponde, em 34.4% dos casos, ao Ensino Obrigatório (antigo 6º ano) e, na mesma percentagem, ao Ensino Secundário (antigo 7º ano). Por sua vez, em 46.9% dos casos, a figura materna possui a Escolaridade Obrigatória (antigo 6º ano) e 25% dos casos Ensino Superior. Os resultados permitem concluir que a amostra do estudo se enquadra num nível socio-económico médio.

Tabela 1 - Variáveis sociodemográficas caracterizadoras da amostra

Variáveis	Resultados	
	Frequência	(%)
Idade		
17 anos	10	(31.3)
18 anos	3	(9.4)
19 anos	5	(15.6)
20 anos	3	(9.4)
21 anos	1	(3.1)
22 anos	10	(31.3)
Total	32	(100)
Naturalidade		
Distrito de Lisboa	22	(68.8)
Região Autónoma dos Açores	10	(31.3)
Total	32	(100)
Escolaridade		
Escolaridade Obrigatória (até ao 9º ano)	23	(71.9)
Ensino Secundário (até ao 12º ano)	2	(6.3)
Frequência de Ensino Superior	7	(21.9)
Total	32	(100)
Profissão		
Estudantes	22	(68.8)
Quadros Superiores da Administração Pública, Dirigentes e Quadros Superiores de Empresas (1)	1	(3.1)
Pessoal Administrativo e Similares (4)	2	(6.3)
Pessoal dos Serviços Vendedores (5)	3	(9.4)
Operários, Artífices e Operadores Similares (7)	2	(6.3)
Operadores de Instalações e Máquinas e Trabalhadores de Montagem (8)	2	(6.3)
Total	32	(100)
Com quem reside		
Mãe	6	(18.8)
Pai e Mãe	7	(21.9)
Pai, mãe e irmão(s)	8	(25.0)
Colegas Universitários	3	(9.4)
Diversos	8	(25.0)
Total	32	(100)
Condição Parental		
Vivem juntos	20	(62.5)
Estão separadas ou divorciados	9	(28.1)
Mãe falecida	2	(6.3)
Pai falecido	1	(3.1)
Total	32	(100)
Profissão do Pai		
Quadros Superiores da Administração Pública, Dirigentes e Quadros Superiores de Empresas (1)	5	(15.6)
Especialistas das Profissões Intelectuais e Científicas (2)	4	(12.5)
Técnicos e Profissionais de Nível Intermédio (3)	6	(18.8)
Pessoal Administrativo e Similares (4)	2	(6.3)
Pessoal dos Serviços Vendedores (5)	3	(9.4)
Operários, Artífices e Operadores Similares (7)	4	(12.5)
Operadores de Instalações e Máquinas e Trabalhadores de Montagem (8)	3	(9.4)
Total	27	(84.4)

Variáveis	Resultados	
	Frequência	(%)
Escolaridade do Pai		
Escolaridade Obrigatória (até antigo 6º ano)	11	(34.4)
Ensino Secundário (até antigo 7º ano)	11	(34.4)
Ensino Superior	9	(28.1)
<i>Total</i>	32	(100)
Condição Profissional do Pai		
Empregado	28	(87.5)
Desempregado	1	(3.1)
Reformado	1	(3.1)
Inválido	1	(3.1)
<i>Total</i>	31	(96.9)
Profissão da Mãe		
Especialistas das Profissões Intelectuais e Científicas (2)	5	(15.6)
Técnicos e Profissionais de Nível Intermédio (3)	3	(9.4)
Pessoal Administrativo e Similares (4)	9	(28.1)
Pessoal dos Serviços Vendedores (5)	1	(3.1)
Trabalhadores não qualificados (9)	1	(3.1)
Doméstica	8	(25.0)
<i>Total</i>	27	(84.4)
Escolaridade da Mãe		
Escolaridade Obrigatória (até antigo 6º ano)	15	(46.9)
Ensino Secundário (até antigo 7º ano)	6	(18.8)
Ensino Superior	8	(25.0)
<i>Total</i>	29	(90.6)
Condição Profissional da Mãe		
Empregada	20	(62.5)
Desempregada	1	(3.1)
Doméstica	8	(25.0)
<i>Total</i>	29	(90.6)

Verificou-se uma menor percentagem de resposta aos itens relativos à caracterização do contexto familiar em relação à idade, profissão, escolaridade e condição profissional dos pais, relativamente aos restantes itens de caracterização sociodemográfica. Este facto poderá relacionar-se com a falta de informação acessível no momento em que o preenchimento do questionário ocorreu. Considere-se também que 6.3% dos jovens alegaram ausência da figura materna por morte, verificando-se a ausência da figura paterna pelo mesmo motivo em 3.1% dos jovens, pelo que nestes casos não foram preenchidos esses campos.

3.1.2. Caracterização do contexto e experiências de condução dos jovens

Os dados relativos à caracterização do contexto em que se vislumbram as experiências de condução dos jovens integrantes da amostra, encontram-se descritos na

tabela 2. Estabelecemos categorias para codificar as variáveis *Idade de início de condução de ciclomotor e Idade de início de condução de motociclo.*

Tabela 2 - Contexto e experiências de condução dos jovens

Variáveis	Resultados	
	Frequência	(%)
Idade de Início de Condução Ciclomotor		
Não conduz	5	(15.6)
≤ 13	8	(25.0)
[14; 15]	7	(21.9)
[16; 17]	9	(28.1)
≥ 18	1	(3.1)
Total	30	(93.8)
Idade de Início de Condução Motociclo		
Não conduz	5	(15.6)
≤ 13	2	(6.3)
[14; 15]	6	(18.8)
[16; 17]	9	(28.1)
≥ 18	8	(25.0)
Total	30	(93.8)
Tipo de Habilitação Legal		
Sem habilitação	7	(21.9)
Ciclomotor (50cc)	24	(75.0)
Motociclo tipo A1 (até 11kw ou 125cc)	18	(56.3)
Motociclo tipo A (até 25kw ou 250cc)	12	(37.5)
Motociclo tipo A (superior a 25kw ou 250cc)	11	(34.4)
Veículo ligeiro, categoria B	14	(43.8)
Total	32	(100)
Experiência de condução de mota		
Até 5 000 kms	12	(37.5)
De 5 000 a 10 000 kms	6	(18.8)
Mais de 10 000 kms	14	(43.8)
Total	32	(100)
Período do dia em que conduz mais		
De dia	19	(59.4)
De noite	1	(3.1)
Sensivelmente o mesmo	12	(37.5)
Total	32	(100)
Contexto rodoviário onde conduz mais		
Dentro das localidades	16	(50.0)
Fora das localidades	4	(12.5)
Sensivelmente o mesmo	12	(37.5)
Total	32	(100)
Período da semana em que conduz mais		
Durante a semana	9	(28.1)
Ao fim-de-semana	6	(18.8)
Sensivelmente o mesmo	17	(53.1)
Total	32	(100)
Finalidade da condução durante a semana		
Não conduz durante a semana	2	(6.3)
Trajecto casa-escola / casa-trabalho	19	(59.4)
Em lazer com amigos	11	(34.4)
Total	32	(100)

Variáveis	Resultados	
	Frequência	(%)
Finalidade da condução durante o fim-de-semana		
Não conduz durante o fim-de-semana	1	(3.1)
Em lazer com familiares	1	(3.1)
Em lazer com amigos	30	(93.8)
Total	32	(100)
Número de multas		
Nenhuma	25	(78.1)
1	4	(12.5)
2	2	(6.3)
≥ 3	1	(3.1)
Total	32	(100)
Acidentes		
Sim	16	(50.0)
Não	16	(50.0)
Total	32	(100)
Tipo de acidentes		
Queda	13	(40.6)
Abalroamento por outro veículo	4	(12.5)
Colisão com outros veículos	8	(25)
Colisão com obstáculo	2	(6.3)
Colisão com peões	1	(3.1)
Despiste	6	(18.7)
Total	32	(100)

Verificamos que a maioria dos jovens da amostra (28.1%) iniciou a prática de condução de ciclomotores e motocicletas entre os 16 e os 17 anos, independentemente da existência da respectiva habilitação legal para a condução do veículo. Podemos constatar que 25% da amostra iniciou a condução de ciclomotores com idade inferior a 13 anos. No entanto, em relação à condução de motocicletas, os jovens iniciaram a sua prática com idade superior a 18 anos. Note-se que os sujeitos que não conduzem ciclomotor (15.6%) ou motociclo (15.6%) conduzem necessariamente veículos motorizados de duas rodas de outra categoria (ou seja, os que não conduzem ciclomotores, conduzem necessariamente motocicletas e vice-versa). Deste modo, concluímos que a amostra se caracteriza pelo facto dos indivíduos que conduzem ciclomotores exibirem uma tendência a iniciar essa prática mais cedo, em relação aos condutores de motocicletas que revelaram uma tendência a iniciar a condução desses veículos com idade mais avançada.

As categorias de veículos em relação às quais um maior número de jovens da amostra possui habilitação legal para a sua condução correspondem aos ciclomotores (75%) e motocicletas tipo A1 (56.3%). Por sua vez, 21% dos jovens inquiridos conduzem veículos motorizados de duas rodas sem possuírem a respectiva habilitação legal.

No que concerne à experiência de condução dos jovens até ao momento em que foram inquiridos, verificámos que a maioria tinha percorrido mais de 10 000 quilómetros (43.8%). Uma percentagem também expressiva de sujeitos (37.5%) percorreu menos de 5000 quilómetros, demonstrando possuir uma experiência de condução de veículos motorizados de duas rodas muito distinta da maioria. Quando questionados, um maior número de jovens refere conduzir predominantemente de dia (59.4%), dentro das localidades (meio urbano e suburbano) (50%) e sensivelmente o mesmo durante a semana e o fim-de-semana (53.1%). Durante a semana, a maioria da amostra conduz ciclomotores e/ou motociclos no contexto do trajecto casa-escola-casa ou casa-trabalho-casa (59.4%), sendo que durante o fim-de-semana o fazem em lazer com os amigos (93.8%).

Em relação ao número de autos estatais, 78.1% da amostra encontra-se isenta. Metade da amostra referiu ter tido acidentes, relacionando-se a maioria com quedas (40.6) ou colisão com outros veículos (25%).

3.2. Instrumentos de medida

3.2.1. Questionário

Para medir a variável *Comportamento de risco na condução de um veículo motorizado de duas rodas*, foi construído um questionário de auto-preenchimento, cujos itens se reportam aos conceitos relativos à operacionalização supracitada do mesmo constructo (Anexo I). O questionário foi adaptado a partir do *Questionário FJC* construído por António (2006), após o respectivo pedido de autorização para a sua utilização (Anexo II). O *Questionário FJC* foi um recurso essencial, na medida em que é um instrumento com uma utilização anterior relevante. O facto do questionário utilizado na presente investigação ter sido baseado num modelo já estudado, permitiu uma adaptação adequada às limitações temporais que assistiram ao estudo.

O instrumento de medida utilizado na presente investigação é composto por uma parte inicial que contém itens relativos à caracterização sociodemográfica da amostra. Os 6 itens referentes a esta caracterização permitem recolher dados pessoais do participante, bem como informação relativa ao contexto familiar em que o jovem se encontra inserido. Assim, para a caracterização da amostra, considerámos as seguintes variáveis: data de nascimento do jovem; naturalidade; escolaridade; local de residência;

profissão; número de irmãos e, destes, quantos residem com ele; situação conjugal dos pais; e idade, profissão, escolaridade e situação profissional dos pais.

Também se associaram a este questionário itens que permitem perceber o contexto em que se vislumbram as experiências de condução dos jovens integrantes da amostra. Nesta fase do questionário, pretende-se perceber questões tais como: idade em que o jovem iniciou a condução de ciclomotor e/ou motociclo; a existência de habilitação legal para a condução de veículos motorizados e a idade em que foi adquirida; quilómetros percorridos até à actualidade; período do dia, contexto rodoviário e período da semana em que conduz habitualmente; finalidade da condução durante a semana e durante o fim-de-semana; existência de autos estatais; e número e tipo de acidente em que esteve envolvido enquanto condutor de ciclomotor e/ou motociclo. Estas questões são abordadas num total de 8 itens. Os itens do questionário são predominantemente de resposta fechada.

Seguidamente, adaptámos diversas questões integrantes do Questionário *FJC* (António, 2006), relativas ao comportamento de condução (questões 35, 38, 39). Foram modificados e introduzidos novos itens, de forma a fazê-los corresponder à operacionalização do constructo *Comportamento de risco na condução de um veículo motorizado de duas rodas*. O inventário utilizado no presente estudo é composto por 23 itens, cujas respostas se enquadram numa escala de *likert* de 5 pontos. As categorias de respostas são “Nunca”, “Raramente”, “Às vezes”, “Frequentemente” e “Sempre” e são cotadas de 1 a 5, em que 1 corresponde ao extremo negativo (“Nunca”) e 5 ao extremo positivo (“Sempre”). A natureza da orientação dos itens avaliados pelo questionário está descrita na tabela 3.

Tabela 3 – Natureza da orientação dos itens do questionário de comportamento de risco

	Itens de orientação directa	Itens de orientação inversa
Escala de Comportamento de Risco	14a; 14b; 14c; 14d; 14e; 14f; 15a; 15b; 15d; 15e; 15f; 15h; 15i; 15j; 15k; 15m; 15n	15c; 15g; 15l; 15p; 15q; 15°

Na folha de rosto do questionário utilizado na presente investigação, foi colocada uma breve introdução e apresentação do estudo, o objectivo do questionário,

instruções de preenchimento, bem como uma alusão ao carácter pessoal das respostas solicitadas e à natureza anónima da informação recolhida (Anexo I).

Durante a adaptação e construção do questionário, procedemos a uma fase de pré-teste, em que o questionário foi aplicado a 7 sujeitos do sexo masculino, condutores de veículos motorizados de duas rodas. Pretendia-se avaliar a relevância, clareza e compreensão dos itens constituintes do questionário. O questionário foi também discutido com o Professor Doutor Manuel Matos (Faculdade de Psicologia e Ciências da Educação da Universidade de Lisboa) e com a Dra. Vera Martins (Prevenção Rodoviária Portuguesa), profissionais experientes e conhecedores dos critérios científicos para a construção de questionários, bem como das características da amostra do estudo.

3.2.2. IPPA – Inventory of Parent and Peer Attachment

Para analisar a *Relação/ligação do jovem condutor às figuras parentais e aos pares*, procedemos-se ao estudo das representações que o jovem condutor possui das pessoas significativas. O estudo desta variável foi efectuado através da aplicação do *Inventory of Parent and Peer Attachment (IPPA)*, através do qual medimos o grau de segurança emocional das relações de vinculação (Armsden & Greenberg, 1987) (Anexo I).

O IPPA é uma medida multifactorial da vinculação na adolescência, de tipo auto-relato e composta por 53 itens. Os sujeitos respondem ao inventário, mediante o quão frequente cada afirmação é verdadeira para eles, numa escala de *likert* de 5 pontos (Nunca ou quase nunca; Poucas vezes; Às vezes; Muitas vezes; Sempre). Na sua versão original (Armsden & Greenberg, 1987), este inventário é composto por uma escala de 28 itens que avaliam a relação do sujeito com os pais e outra escala composta por 25 itens que avaliam a vinculação do sujeito aos Pares. Cada uma das afirmações que compõem o inventário é pontuada de 1 a 5, em que 1 corresponde ao extremo relativo a uma menor vinculação (quando assinalada a opção “Nunca ou quase nunca”) e 5 ao extremo que classifica uma vinculação mais segura (quando assinalada a opção “Sempre”). Os padrões de vinculação às figuras parentais e aos pares obtêm-se com base no resultado total alcançado pelo sujeito na sub-escala respectiva.

No estudo original de construção do IPPA, a análise factorial realizada por Armsden & Greenberg (1987) permitiu concluir que sobressaem 3 factores nas escalas de vinculação aos pais e aos pares. Assim, esta medida é composta por 3 sub-escalas

que avaliam as dimensões “Confiança” (*Trust*), “Comunicação” (*Communication*) e “Alienação” (*Alienation*) para a escala de Vinculação aos Pais e Vinculação aos Pares, estando estas medidas associadas a uma medida de carácter mais geral – a “Vinculação” (*Attachment*). Especificamente, a subescala “Confiança” mede o grau de compreensão e respeito mútuos na relação de vinculação; a subescala “Comunicação” avalia a extensão e qualidade da comunicação falada; e a subescala “Alienação” mede sentimentos de raiva e alienação interpessoal (Armsden e Greenberg, 1987). O cálculo destas dimensões assenta na soma dos resultados de cada item, atendendo à natureza directa ou inversa dos mesmos. O resultado total de cada escala (Vinculação aos Pais e Vinculação aos Pares) é obtido através da soma das respectivas sub-escalas “Confiança” e “Comunicação” e a subtracção da sub-escala “Alienação”.

Segundo Armsden e Greenberg (1987), o resultado obtido em cada sub-escala é expressivo da percepção que os adolescentes avaliados possuem acerca da segurança emocional das relações de vinculação que estabelecem com os pais e pares. Assim, resultados mais elevados no *continuum* traduzem a percepção de uma vinculação marcada pela segurança emocional. Esta percepção equivale idealmente a uma experiência cognitivo-emocional positiva, caracterizada pela acessibilidade e responsividade das figuras de vinculação. Por sua vez, resultados no extremo oposto do *continuum* são expressivos da percepção de uma vinculação marcada pela insegurança emocional. Esta percepção decorre do predomínio de experiências negativas, caracterizadas pelo desânimo decorrente da falha na responsividade das figuras de vinculação.

Na presente investigação utilizámos uma tradução do IPPA realizada pelo Professor Doutor Manuel Geada (s/d; n. ed.), tendo sido requerida a respectiva autorização para o uso do instrumento. A versão do IPPA utilizada é constituída por 3 escalas: Escala de Vinculação à Mãe, Escala de Vinculação ao Pai e Escala de Vinculação aos Pares. As escalas de vinculação são compostas por 25 itens cada (foram retirados 3 itens à Escala de Vinculação aos Pais original) e os itens assumem uma classificação de 5 pontos, conforme a versão original. A formulação dos itens nas escalas de vinculação às figuras parentais tem uma correspondência directa entre si, ou seja, a Escala de Vinculação aos Pais original foi adaptada de forma a constituir uma medida de vinculação do sujeito em relação a cada uma das figuras parentais. O cálculo dos resultados obtidos quer em cada dimensão (Confiança, Comunicação e Alienação), quer para as escalas de vinculação (Vinculação à Mãe, Vinculação ao Pai, Vinculação

aos Pares e Vinculação Total) é realizado conforme o estudo original do inventário (Armsden & Greenberg, 1987).

Na tabela 4 encontram-se descritos os itens relativos a cada dimensão e a natureza da sua orientação na versão traduzida do IPPA, utilizada na presente investigação.

Tabela 4 - Sub-escalas do IPPA, respectivos itens e natureza da sua orientação

Escala	Sub-escala	Itens de orientação directa	Itens de orientação inversa
Figuras Parentais	<i>Confiança</i>	1; 2; 4; 12; 13; 20; 21; 22	3; 9
	<i>Comunicação</i>	5; 6; 7; 15; 16; 19; 24; 25	14
	<i>Alienação</i>	-	8; 10; 11; 17; 18; 23
Pares	<i>Confiança</i>	6; 8; 12; 13; 14; 15; 19; 20; 21	5
	<i>Comunicação</i>	1; 2; 3; 7; 16; 17; 24; 25	-
	<i>Alienação</i>	-	4; 9; 10; 11; 18; 22; 23

Deste modo, os resultados obtidos através das respostas ao IPPA permitem identificar diferentes padrões de vinculação às figuras de relação significativas (pais e pares). Os resultados irão reflectir a percepção que os jovens detêm das experiências cognitivo-emocionais positivas e negativas que estabeleceram com essas figuras. Segundo Armsden e Greenberg (1987), as experiências positivas traduzem-se em sentimentos de confiança e segurança na acessibilidade das figuras de vinculação às diferentes necessidades; e as experiências negativas traduzem-se em sentimentos de desânimo, revolta, ou alienação associados à percepção de figuras de relação inacessíveis, pouco responsivas ou pouco securizantes.

3.3. Procedimento

Após a determinação do tema de estudo geral, procedemos à implementação de um racional metodológico que permitisse a elaboração e concretização do projecto de investigação.

Inicialmente, procedemos a uma pesquisa bibliográfica de carácter geral no domínio teórico anteriormente estabelecido e, após uma análise das linhas de investigação existentes, definiu-se o problema de estudo. Seguiu-se um período mais intensivo de procura de literatura e investigações empíricas desenvolvidas no âmbito do

tema de investigação. O alcance de uma compreensão mais avançada sobre o racional teórico e empírico subjacente à temática em estudo, permitiu a formulação de hipóteses, selecção e operacionalização das variáveis de estudo. A conclusão desta fase possibilitou a elaboração do questionário e selecção dos instrumentos de medida, passíveis de avaliar a variável dependente e testar as hipóteses formuladas.

Seguiu-se a fase de recolha de dados, pautada por muitas dificuldades e contratempos. Foram elaboradas diversas cartas de apresentação, onde eram explicitados os objectivos gerais da nossa investigação e apresentado um pedido de colaboração na investigação no que concerne à recolha de sujeitos. Foram enviadas cartas com pedido de colaboração a diversos organismos (e.g. Prevenção Rodoviária Portuguesa, variados motoclubes) (Anexo III), no entanto as respostas não foram consentâneas com a expectativa inicial. Numa reunião com a directora do Clube *Motard* da Amadora, surgiu a ideia de ir ao encontro dos motociclistas em locais estratégicos onde é frequente juntarem-se. Deste modo, alguns questionários (Anexo I) foram recolhidos pessoalmente no Cabo da Roca, durante um encontro de *motards*. Os sujeitos foram abordados individualmente, sendo efectuada uma apresentação inicial da investigadora e dos objectivos gerais do estudo. De seguida os sujeitos foram questionados acerca da sua idade e da sua experiência de condução de veículos motorizados de duas rodas. Após esta triagem, foi feito um apelo à participação no estudo aos sujeitos que se enquadravam nos critérios de inclusão na amostra. Para tal, foi referido o carácter pessoal das respostas solicitadas e o anonimato da informação recolhida. Após o consentimento verbal à participação, o sujeito era convidado a responder aos questionários, sendo possível o esclarecimento de quaisquer dúvidas que surgissem durante o seu preenchimento. De forma a aumentar a taxa de retorno de questionários correctamente preenchidos, os sujeitos foram alertados para a importância dos questionários serem preenchidos na totalidade, sendo solicitado que no final o confirmassem.

Paralelamente, foram distribuídos questionários informal e pessoalmente a sujeitos pertencentes à esfera de relações sociais onde a investigadora se insere, que cumpriam os critérios de inclusão na amostra. Foi adoptado o mesmo procedimento inicial de explicitação dos objectivos gerais do estudo e a natureza pessoal e anónima das respostas.

Foram recolhidos um total de 35 questionários, tendo sido anulados 3 por preenchimento indevido.

3.4. Procedimento estatístico

A análise dos resultados envolveu a caracterização da amostra pelo recurso à estatística descritiva, nomeadamente para a determinação das médias, desvio-padrão, bem como das frequências e respectivas percentagens, consoante a natureza dos dados (variáveis quantitativas e qualitativas).

Num momento anterior à utilização de métodos de inferência estatística, recorremos ao cálculo do coeficiente de fiabilidade *Alfa de Cronbach*, de forma a verificar a consistência interna dos itens avaliados através do IPPA e da Escala de Comportamento de Risco. O objectivo que subjaz a este procedimento é a identificação da contribuição dos itens contidos numa mesma dimensão, ou seja, o quanto eles se referem, de facto, à mesma dimensão.

Procedemos, de seguida, à estatística analítica, de forma a partir dos resultados obtidos na amostra e validar as hipóteses formuladas no estudo. Recorreu-se a métodos de inferência estatística distintos em função das características das variáveis. Utilizou-se o Coeficiente de Correlação de Spearman, tendo em conta a natureza das variáveis em estudo. Recorreu-se ainda ao modelo de regressão linear univariado, de modo a analisar a relação entre uma variável dependente e uma variável independente. O estudo da relação linear entre as variáveis baseou-se nas técnicas estatísticas que providenciam medidas que quantificam a intensidade e a direcção da relação entre duas variáveis. Também se recorreu à aplicação do Teste de independência do Qui-Quadrado, de forma a complementar a nossa análise e a analisar a independência ou dependência de algumas variáveis estudadas.

Os procedimentos estatísticos foram totalmente realizados através do *Statistical Package for the Social Science – SPSS 15.0*.

Capítulo IV – Análise dos Resultados

4.1. Estatística Analítica

O cálculo do *Alfa de Cronbach* permitiu obter os coeficientes de fiabilidade ou confiabilidade descritos nas tabelas 5 e 6, que quantificam o grau de co-variância dos itens contidos nas respectivas dimensões avaliadas.

O *Alfa de Cronbach* para a Escala de Comportamento de Risco apresentado na tabela 6, resulta de um estudo prévio dos itens da mesma escala. De forma a aumentar a consistência interna do instrumento construído, eliminámos os itens cujo *Alfa de Cronbach* assumia um valor inferior a 0.3 (itens 14e, 14f, 15a, 15b, 15g, 15h, 15i, 15j, 15p, 15q). Pelos valores de *alfa* obtidos, assumimos que os itens eliminados não se constituíam como bons índices do constructo que se pretendia medir através do questionário. Não sendo relevantes para o estudo, toda a análise realizada não terá em conta os referidos itens, considerando-se que o conjunto dos restantes itens representa uma medida mais fiel do Comportamento de Risco dos jovens condutores.

Tabela 1 - Cálculo dos *Alfas de Cronbach* para o IPPA

Escalas e Subescalas	Coefficientes Alfa de Cronbach
Vinculação à mãe	
Confiança	0.899
Comunicação	0.897
Alienação	0.813
Escala total	0.819
Vinculação ao pai	
Confiança	0.906
Comunicação	0.937
Alienação	0.811
Escala total	0.853
Vinculação aos pares	
Confiança	0.817
Comunicação	0.879
Alienação	0.744
Escala total	0.766
Total IPPA	0.859

Tabela 2 - Cálculo dos *Alfas de Cronbach* para a Escala de Comportamento de Risco (13 itens)

Escala e domínios	Coefficientes Alfa de Cronbach
Comportamento de risco	
<i>Escala total</i>	0.878

A análise dos coeficientes obtidos, permite concluir que os questionários de avaliação utilizados na presente investigação possuem uma boa consistência interna (>0.7), no que concerne ao seu resultado total, bem como às dimensões que avaliam. Assim, os resultados providenciam suporte para a fiabilidade dos questionários, constituindo-se como boas medidas dos constructos que pretendem medir.

4.2.1. Objectivo Geral 1

De forma a alcançar o Objectivo Geral 1 a que nos propusemos no presente estudo, procedeu-se ao cálculo do Coeficiente de Correlação de Spearman. Este coeficiente estatístico constitui-se como um método alternativo robusto e consistente ao Coeficiente de Correlação de Pearson, recorrente no estudo da relação de tipo linear entre duas variáveis contínuas, com distribuição normal bivariada. O Coeficiente de Correlação de Spearman é uma medida de correlação não-paramétrica, que mede a intensidade e a direcção da relação entre duas variáveis pelos menos ordinais (Maroco, 2003). Não requerendo a verificação de outros pressupostos, a sua utilização nesta investigação é adequada.

Assim, pretendemos analisar a intensidade e a direcção da associação entre as variáveis *Relação/ligação do jovem condutor às figuras parentais e aos pares e Comportamento de risco na condução de um veículo motorizado de duas rodas*. Verificámos que a correlação entre estas variáveis é significativa (-0.58), a um nível de significância (n.s.) 0.01 . Este resultado indica que existe correlação entre as variáveis que assume uma direcção negativa, não obstante não se verificar muito expressiva.

Importa perceber as tendências dos dados de forma mais pormenorizada, de forma a alcançar uma melhor compreensão sobre quais as variáveis que influenciaram de forma mais significativa o resultado obtido. Na tabela 7 encontram-se os coeficientes que determinam a correlação entre a vinculação a cada figura de relação significativa (mãe, pai e pares) e o comportamento de risco na condução de um veículo motorizado de duas rodas.

Tabela 3 - Coeficientes de Correlação de Spearman entre as variáveis Vinculação (mãe, pai e pares) e Comportamento de Risco

Variáveis	Coeficientes de Correlação de Spearman (r)
Vinculação x Comportamento de Risco	
Vinculação à Mãe x Comportamento de Risco	-0.63**
Vinculação ao Pai x Comportamento de Risco	-0.35*
Vinculação aos Pares x Comportamento de Risco	-0.43*
<i>Total Vinculação x Comportamento de Risco</i>	<i>-0.58*</i>

* Correlação significativa a um n.s. 0.05

** Correlação significativa a um n.s. 0.01

Pela análise da tabela, verifica-se que as correlações entre as variáveis são estatisticamente significativas, sendo que a correlação entre as variáveis Vinculação à Mãe e Comportamento de Risco na condução de um veículo motorizado de duas rodas é a mais forte. O facto das correlações serem negativas, são indicativas de que quanto mais forte a vinculação, menor o comportamento de risco. Não obstante se verificar esta tendência na relação entre todas as variáveis estudadas, os resultados indicam que uma boa vinculação à figura materna está mais relacionada com um comportamento de risco menor na condução de um veículo motorizado de duas rodas.

As correlações descritas na tabela 7 também são indicativas de que a fraca correlação entre as variáveis Vinculação às figuras de relação significativas e Comportamento de risco encontrada, poderá ser explicada pela influencia menos significativa da vinculação à figura paterna e aos pares no comportamento de risco. De facto, a figura materna e as características da sua representação parecem exercer uma influencia mais considerável na condução de veículos motorizados de duas rodas e no risco que o jovem incorre nesse contexto.

A tabela 8 apresenta os Coeficientes de Correlação de Spearman entre as variáveis Vinculação (mãe, pai e pares) e a confiança, comunicação e alienação, enquanto factores da medida geral de vinculação. Esta análise é importante para que se compreenda se os factores se correlacionam de igual modo com a medida geral de vinculação.

Tabela 4 - Coeficientes de Correlação de Spearman entre as variáveis Vinculação (mãe, pai e pares) e factores da medida geral de vinculação (confiança, comunicação e alienação)

Variáveis	Coeficientes de Correlação de Spearman (r)
Vinculação à Mãe	
Vinculação à Mãe x Confiança Mãe	0.95**
Vinculação à Mãe x Comunicação Mãe	0.91**
Vinculação à Mãe x Alienação Mãe	-0.83**
Vinculação ao Pai	
Vinculação ao Pai x Confiança Pai	0.96**
Vinculação ao Pai x Comunicação Pai	0.90**
Vinculação ao Pai x Alienação Pai	-0.83**
Vinculação aos Pares	
Vinculação aos Pares x Confiança Pares	0.90**
Vinculação aos Pares x Comunicação Pares	0.81**
<i>Vinculação aos Pares x Alienação Pares</i>	-0.72**

** Correlação significativa a um n.s. 0.01

Pela análise da tabela 8, verifica-se que os factores Confiança, Comunicação e Alienação se correlacionam significativamente (a um n.s. 0.01) com a medida geral de vinculação. Deste modo, importa analisar o quão esses factores se correlacionam com o comportamento de risco (tabela 9).

Tabela 5 - Coeficientes de Correlação de Spearman entre as variáveis Comportamento de Risco e factores da medida geral de vinculação (confiança, comunicação e alienação)

Variáveis	Coeficientes de Correlação de Spearman (r)
Vinculação à Mãe	
Confiança Mãe x Comportamento de Risco	-0.56**
Comunicação Mãe x Comportamento de Risco	-0.56**
Alienação Mãe x Comportamento de Risco	0.57**
Vinculação ao Pai	
Confiança Pai x Comportamento de Risco	-0.29
Comunicação Pai x Comportamento de Risco	-0.39*
Alienação Pai x Comportamento de Risco	0.26
Vinculação aos Pares	
Confiança Pares x Comportamento de Risco	-0.45**
Comunicação Pares x Comportamento de Risco	-0.32
<i>Alienação Pares x Comportamento de Risco</i>	0.34

* Correlação significativa a um n.s. 0.05

** Correlação significativa a um n.s. 0.01

Através da análise da tabela 9 concluímos que, mais uma vez, são os aspectos relacionais com a figura materna e a natureza da sua representação a influir mais significativamente no comportamento de risco dos jovens ($|r|>0.5$). O padrão de resultados em relação à mãe é concordante com os resultados anteriores, no que

concerne à intensidade e direcção das correlações. Perante a homogeneidade intra-escala dos coeficientes encontrados, concluímos que em cada domínio avaliado não se verifica a dominância de um dos factores em relação aos restantes. Os factores Confiança, Comunicação e Alienação em cada domínio avaliado correlacionam-se com intensidade semelhante com o comportamento de risco.

Perante o interesse na análise da relação entre as variáveis dependente (y) e independente (x) do presente estudo, considerou-se relevante a aplicação de uma metodologia estatística que permitisse estimar a condicional (valor esperado) de uma variável y , dados os valores da variável x . Procurámos ajustar um Modelo de Regressão Linear, porque se espera que a relação da resposta às variáveis seja uma função linear de alguns parâmetros (hipótese geral 1). Pretendemos, deste modo, caracterizar a relação linear entre as variáveis através do cálculo da sua correlação. O gráfico 1 representa a relação linear entre as variáveis Vinculação e Comportamento de Risco.

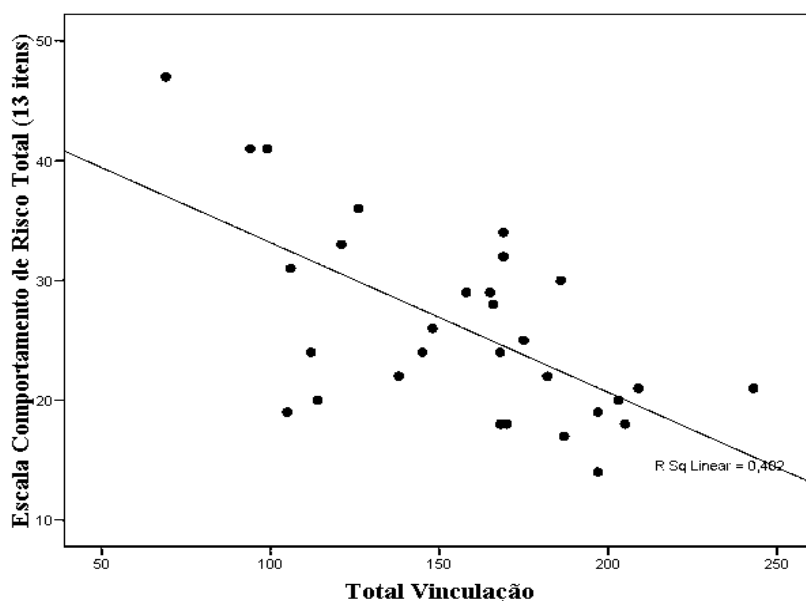


Gráfico 1 - Caracterização da relação linear entre as variáveis Vinculação e Comportamento de Risco

Verifica-se que a proporção da variância (r^2) explicada pelo modelo é 0.402, o que significa que a probabilidade de um caso coincidir com o valor previsto pela recta de regressão do modelo é somente 40.2%. Assim, o r^2 corresponde a um valor abaixo do que seria esperado para que o modelo possuísse maior valor preditivo (< 0.5). No entanto, importa conhecer a expressão, a partir da qual se podem calcular os valores previstos pelo modelo:

$$\text{Comportamento de Risco (y)} = 45.678 - 0.125 \times \text{Total Vinculação (x)}$$

Tendo em conta a correlação expressiva entre a Vinculação à Mãe e o Comportamento de Risco, procurámos ajustar um modelo de regressão linear de forma a analisar eventuais diferenças em relação ao modelo anterior. No entanto, a proporção da dispersão explicada pelo modelo nesse caso foi 0.41, o que corresponde a uma variância muito elevada dos dados em relação à recta da regressão. Assim, as regressões não se assumem como bons modelos explicativos ou preditivos de determinada variável em função de outra.

De forma a estudar de forma mais exhaustiva a relação entre as variáveis dependente (y) e independente (x) da presente investigação, criaram-se 2 grupos de sujeitos de acordo com o comportamento de risco medido (CR). Através do cálculo do Percentil 50 (P50 = 24), definimos o critério para a divisão da amostra nos seguintes grupos: Grupo de Risco Inferior (CR ≤ 24) e Grupo de Risco Superior (CR ≥ 25). Estudou-se cada grupo, no que concerne às correlações entre o Comportamento de Risco e a Vinculação. Aplicámos o Coeficiente de Correlação de Spearman e obtivemos os valores apresentados na tabela 10.

Tabela 10 - Coeficientes de Correlação de Spearman entre as variáveis Vinculação (mãe, pai e pares) e Comportamento de Risco para os grupos de risco inferior e superior

Variáveis	Coeficientes de Correlação Spearman (r)
Grupo de Risco Inferior	
Vinculação à Mãe x Comportamento de Risco	-0.41
Vinculação ao Pai x Comportamento de Risco	-0.15
Vinculação aos Pares x Comportamento de Risco	-0.18
Total Vinculação x Comportamento de Risco	-0.31
Grupo de Risco Superior	
Vinculação à Mãe x Comportamento de Risco	-0.26
Vinculação ao Pai x Comportamento de Risco	-0.86**
Vinculação aos Pares x Comportamento de Risco	-0.46
Total Vinculação x Comportamento de Risco	-0.65*

* Correlação significativa a um n.s. 0.05

** Correlação significativa a um n.s. 0.01

Através da análise da tabela 10, verifica-se uma significância estatística dos dados ao nível do grupo de que evidenciou maior risco, no que concerne à vinculação ao pai e comportamento de risco (n.s. 0.01) e à escala do total de vinculação e

comportamento de risco (n.s. 0.05). Tendo em conta a elevada correlação entre a escala total da vinculação e o comportamento de risco no grupo de jovens de risco superior, estudámos a relação entre as variáveis Vinculação e Comportamento de Risco, ajustando modelos de regressão linear. A tabela 11 apresenta os coeficientes de correlação e as proporções de variância explicada pelos respectivos modelos de regressão.

Tabela 11 - Coeficientes de correlação e respectivas proporções de variância explicadas pelos modelos de regressão linear para os grupos de risco inferior e superior em relação às variáveis Vinculação e Comportamento de Risco

Variáveis	Coeficientes de Correlação (r)	Proporção de Variância (r ²)	N
Vinculação x Comportamento de Risco			
Grupo de Risco Inferior	0.309	0,095	17
<i>Grupo de Risco Superior</i>	0.816	0.666	15

A análise da tabela permite verificar que o grupo de jovens que evidenciou maior risco na condução de veículos motorizados de duas rodas, apresentou uma correlação superior em relação à variável Vinculação. Conforme os dados anteriores, a vinculação e o risco na condução de veículos motorizados de duas rodas parecem não se correlacionar significativamente em jovens que evidenciam menor comportamento de risco. Assim, é viável formular uma interpretação sobre a relação encontrada entre os aspectos relacionais com as figuras de relação significativas e a natureza dessas representações e o comportamento dos jovens que incorrem em maior risco na condução de veículos motorizados de duas rodas dos jovens (nomeadamente os jovens com um resultado superior ou igual a 25 no questionário de risco aplicado no presente estudo).

O gráfico 2 representa a relação linear entre as variáveis Vinculação e comportamento de risco, para o grupo de risco superior. A proporção da variância (r²) explicada pelo modelo ajustado à população de maior risco é 0.67. Deste modo, o modelo de regressão linear relativo ao grupo de risco superior, apresenta-se como um modelo com valor explicativo, na medida em que permite demonstrar uma relação matemática indicativa de uma relação de causa-efeito. Assume também valor preditivo, tendo em conta que, perante futuras observações de x (Vinculação), permite prever o correspondente valor de y (Comportamento de Risco), sem necessidade de o medir.

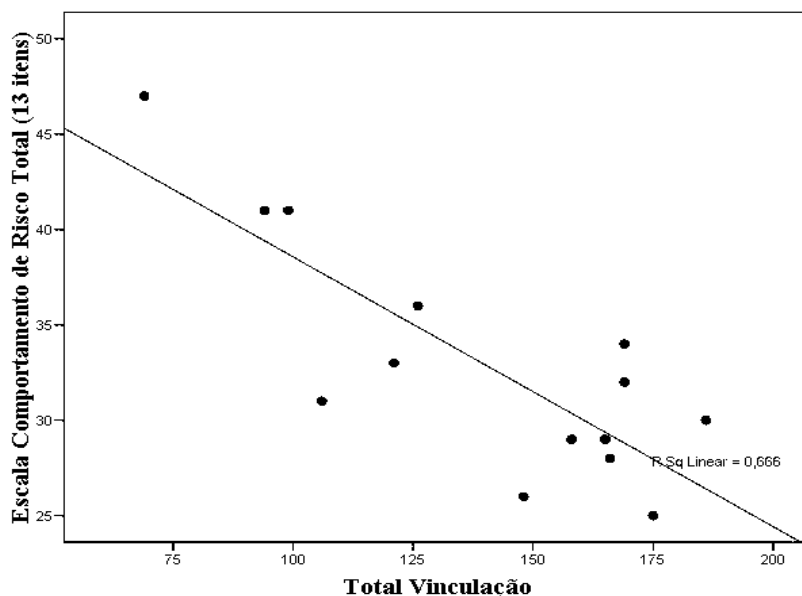


Gráfico 2 - Caracterização da relação linear entre as variáveis Vinculação e Comportamento de risco para o grupo de risco superior

O modelo de regressão linear acima representado é explicado pela seguinte expressão matemática:

$$\text{Comportamento de Risco (y)} = 294.801 - 4.710 \times \text{Total Vinculação (x)}$$

No entanto, a aplicação do modelo é viável somente em populações em que o risco elevado na condução de ciclomotores e/ou motocicletos seja um dado conhecido. Diante a verificação desta condição, podemos prever o valor aproximado do risco em que incorrem os jovens na condução de veículos motorizados de duas rodas, a partir do valor de vinculação obtido através do IPPA. Outra informação que o modelo nos permite obter, relaciona-se com a predição do valor de vinculação total (IPPA), a partir de um valor de comportamento de risco superior ou igual a 25, medido através do questionário aplicado no presente estudo (sujeito classificado como pertencente ao grupo de risco superior).

Este cálculo torna-se mais interessante se for possível a previsão do valor da vinculação a cada figura de relação (mãe, pai e pares). Ajustando um modelo de regressão linear a cada caso para o grupo de risco superior, obtivemos os Coeficientes de Correlação de Pearson (r) e respectivas proporções de variância presentes na tabela 12.

Tabela 12- Coeficientes de correlação e respectivas proporções de variância explicadas pelos modelos de regressão linear para o grupo de risco superior em relação às variáveis Vinculação (mãe, pai e pares) e Comportamento de Risco

Variáveis	Coefficientes de Correlação (r)	Proporção de Variância (r ²)
Grupo de Risco Superior		
Vinculação à Mãe x Comportamento de Risco	0.374	0.140
Vinculação ao Pai x Comportamento de Risco	0.890	0.791
Vinculação aos Pares x Comportamento de Risco	0.646	0.417

Os coeficientes encontrados permitem inferir sobre a viabilidade preditiva dos modelos de regressão linear calculados. Perante a constatação de que o modelo relativo à Vinculação ao Pai e Comportamento de Risco é um bom modelo explicativo da relação linear entre as variáveis, importa conhecer a expressão matemática que representa o modelo e o respectivo gráfico da recta de regressão calculada (gráfico 3):

$$\text{Comportamento de Risco (y)} = 129.263 - 2.476 \times \text{Total Vinculação ao Pai (x)}$$

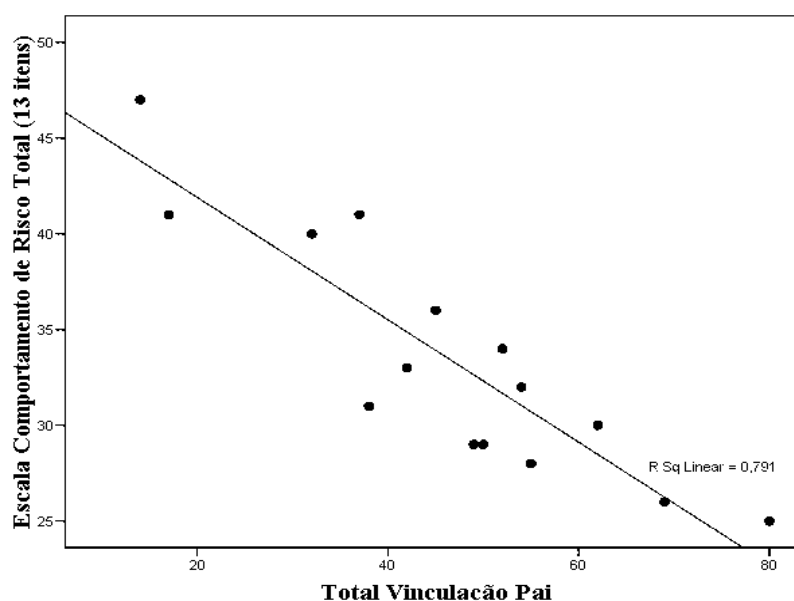


Gráfico 3 - Caracterização da relação linear entre as variáveis Vinculação ao Pai e Comportamento de risco para o grupo de risco superior

O cálculo dos coeficientes e respectivos modelos de regressão linear foram calculados para o grupo de risco inferior, não se tendo obtido valores estatisticamente significativos. Deste modo, concluímos que a sua interpretação não é relevante para o objectivo do presente estudo.

4.2.1. Objectivo Geral 2

De seguida, pretendemos caracterizar o contexto e as experiências de condução dos jovens, em função do comportamento de risco na condução de veículos motorizados de duas rodas (objectivo geral 2). De forma a alcançar este objectivo e os respectivos objectivos específicos associados, calculou-se o Coeficiente de Correlação de Spearman entre o *Comportamento de risco na condução de veículos motorizados de duas rodas* e as seguintes variáveis:

- *Número de acidentes enquanto condutor de veículos motorizados de duas rodas;*
- *Idade de início de condução de ciclomotores;*
- *Idade de início de condução de motociclos;*
- *Experiência de condução do jovem (quilómetros percorridos enquanto condutor de ciclomotores e/ou motociclos);*
- *Número de autos estatais enquanto condutor de veículos motorizados de duas rodas.*

Após o cálculo dos respectivos coeficientes de correlação, não se verificou a existência de correlações significativas entre o comportamento de risco e as variáveis acima descritas (Anexo V). As correlações encontradas foram, apesar de não significativas, positivas. Este dado permite afirmar que se verifica uma ligeira tendência no sentido do comportamento de risco se relacionar: a) com um maior número de acidentes; b) com um início de condução de ciclomotores e/ou motociclos mais tardio; c) com uma maior experiência de condução de veículos motorizados de duas rodas; e d) com um maior número de autos estatais. Perante estes resultados, as hipóteses específicas colocadas ao nível do objectivo geral 2 são rejeitadas. Não obstante, a relação positiva entre as variáveis *Comportamento de risco* e: a) *Número de acidentes enquanto condutor de veículos motorizados de duas rodas*; b) *Experiência de condução do jovem*; e c) *Número de autos estatais* está de acordo com a nossa expectativa inicial.

Seguidamente, estudámos a relação entre o *Comportamento de risco na condução de veículos motorizados de duas rodas* e as variáveis acima descritas relativas ao objectivo geral 2, para os grupos de risco inferior e risco superior. A análise dos Coeficientes de Correlação de Spearman encontrados permitiu-nos constatar que, novamente, as correlações não se verificaram significativas (Anexo V).

Aplicámos o teste de independência do Qui-Quadrado, de forma a complementar a nossa análise e averiguar se cada uma das variáveis acima descritas era independente em relação à variável *Comportamento de Risco na condução de veículos motorizados de duas rodas*. Verificámos que em todos os testes aplicados a Hipótese Nula do teste não foi rejeitada ($p\text{-value} > n.s.$, sendo $n.s.=0.05$). Deste modo, concluímos que as variáveis analisadas são independentes do ponto de vista estatístico.

Capítulo V – Discussão dos Resultados

O presente trabalho de investigação insere-se no vasto corpo teórico e empírico que se dedica à compreensão da fase de desenvolvimento relativa à adolescência. Encerrando uma perspectiva psicodinâmica do desenvolvimento, o nosso estudo teve como objectivo geral analisar a influência da representação paterna e do grupo de pares, na adopção de comportamentos de risco na condução de um veículo motorizado de duas rodas.

O interesse por esta análise derivou da actual evidencia de que a sinistralidade rodoviária e o comportamento de risco em geral que os jovens assumem na condução de ciclomotores e/ou motociclos, constituem um sério problema de saúde pública. O primado do conhecimento e a urgência da intervenção nesse domínio assumiram-se como catalisadores de um estudo que permitisse o alcance de uma compreensão avançada no âmbito do comportamento de risco rodoviário de jovens condutores do sexo masculino, com idades compreendidas entre os 17 e os 22 anos. Deste modo, foi objectivo desta investigação o estudo dos aspectos relacionais e representacionais dos jovens condutores no que concerne às figuras de relação significativas e a sua relação com o comportamento de risco que adoptam em contexto rodoviário.

A adolescência constitui-se como um período do ciclo de vida que se situa entre a eclosão da puberdade e a entrada na idade adulta, onde correm diversas mudanças na vida dos jovens e suas famílias. É uma fase de separação-individação, que envolve o desapego em relação às figuras parentais e o apego a outros objectos de relação. Na cultura ocidental, a concessão da adultícia não está claramente instituída e ocorre na conjugação de fenómenos de maturação psicológica (e.g. resolução do processo de separação-individação em relação às figuras parentais; definição da identidade psicossocial; etc.) com acontecimentos sociais (e.g. ingresso no mercado de trabalho, estabelecimento de uma habitação independente, etc.) (Graveto, 2000).

De facto, os sujeitos integrantes da amostra pareceram revelar uma vivência pessoal e familiar que se enquadra num momento do ciclo de vida anterior à idade adulta. Apesar das suas idades (17 a 22 anos), todos dependem das figuras parentais na medida em que co-habitam com os elementos da família nuclear ou estudam e dependem financeiramente dos pais. Deste modo, assumimos que as suas exibições comportamentais, nomeadamente aquelas enquadradas no comportamento de risco na

condução de veículos motorizados de duas rodas, reflectem um dinamismo intrapsíquico com correspondência ao funcionamento de um jovem adolescente, que procura avidamente o confronto com a realidade externa como organizador ou estivador do seu mundo interno.

A vivência da maturidade biológica e da imaturidade do Eu, bem como as exigências sociais e a precaridade do sistema adaptativo do jovem, induzem-no à evacuação do pensamento agido sobre o meio. Uma das suas formas de expressão social é o comportamento de risco, como reflexo do domínio da acção sobre o pensamento, do desespero instalado, do conflito identitário e da descrença generalizada. Na origem da vivência deste conflito generalizado e extensível ao mundo externo, está uma existência precoce descaracterizada e desprovida de uma ligação afectiva consistente com as figuras de relação significativas.

A influência formativa e organizadora dos primeiros relacionamentos sobre o funcionamento mental e comportamental é invariavelmente profunda (Akhtar, 2007), condicionando de forma significativa aspectos de desenvolvimento mesmo em períodos mais avançados do ciclo de vida (Besser & Blatt, 2007). Assim, um investimento precoce caracterizado por uma relação onde a capacidade de *rêverie* materna esteve presente, onde a figura materna foi continente e pôde espelhar a confiança básica e onde as interiorizações dos objectos foram sentidas como securizantes (Alexandre, 2007), permite a organização e formação representacional vital à aquisição de um sentido de *self* coerente e autónomo.

Segundo Fonagy (2004), o jovem cujo desenvolvimento não o tenha permitido experienciar o reflexo integrativo dos seus estados afectivos a ele devolvidos pelos seus prestadores de cuidados, não poderá criar representações e, mais tarde, pode ter dificuldade em diferenciar a realidade da fantasia e o mundo físico do psíquico. Nessas condições, a criança não vai somente igualar a aparência com a realidade (o que ela parece ser corresponde efectivamente ao que é), bem como os pensamentos e sentimentos distorcidos pela fantasia vão ser projectados numa realidade externa sem serem modelados. Deste modo, a criança sente que tudo o que existe na realidade física tem uma representação directa na sua mente e, por extensão, tudo o que está na mente deverá existir no mundo exterior. Ora, numa fase precoce do desenvolvimento, a falha ao nível da responsividade e da capacidade dos pais pensarem a experiência mental da criança e, por conseguinte, organizarem a sua vida mental, irá privá-la das bases para um sentido viável do seu *self*.

As representações, inicialmente amorfas e globais, evoluem no sentido de algo mais diferenciado e progressivamente articulado e integrado. O desenvolvimento das representações conceptuais ou simbólicas dá-se privilegiadamente nas fases avançadas de separação-individuação que ocorrem na adolescência. Este espaço de desenvolvimento pretende-se integrador e mobilizador de equilíbrio e a sua resolução é contingente à elaboração de ganhos e perdas, onde o jovem se descobre e reencontra na sua continuidade como indivíduo (Alexandre, 2007).

Os resultados da nossa investigação são consistentes com a evidência de que uma vivência objectal adequada e, especificamente, a percepção de uma vinculação de qualidade com as figuras de relação significativas durante a adolescência, se constitui como um bom suporte para o confronto com as mudanças integrantes da adolescência. O Coeficiente de Correlação de Spearman encontrado no cálculo da relação entre as variáveis *Relação/ligação do jovem condutor às figuras parentais e aos pares* e *Comportamento de risco na condução de um veículo motorizado de duas rodas* foi -0.58. Este resultado é indicativo de que a vinculação do jovem às figuras de relação significativas e a qualidade dessas relações se correlacionam negativamente com o comportamento de risco que exhibe enquanto condutor de mota. Por outras palavras, jovens com uma vinculação mais segura tendem a assumir uma condução com menor risco e aqueles com uma vinculação de menor qualidade exibem maior comportamento de risco. A análise global dos aspectos representacionais associados ao pai, mãe e pares e a sua relação com o comportamento de risco na condução de ciclomotores e /ou motociclos, permite afirmar que a qualidade da vinculação à figura materna está mais fortemente relacionada com a tendência do jovem a adoptar um comportamento de risco nesse contexto. Os dados encontrados confirmam a Hipótese Geral 1 formulada, indicando que, de facto, existe uma correlação negativa e significativa entre os aspectos representacionais das figuras de relação significativas, mais especificamente da mãe, e características comportamentais durante a adolescência ou início da idade adulta.

Os resultados da nossa investigação são consentâneos com o referido por Alexandre (2007), ao afirmar que a mudança que a adolescência introduz é reveladora da vivência das etapas anteriores e do modo como se integraram na textura de *self*. A permeabilidade às mudanças parece estar, de facto, directamente relacionada com a qualidade das relações objectais, sobretudo da relação de investimento materno, e da representação associada. É na adolescência que as personagens internas que simbolizam o mundo da infância e o mundo do adulto procuram cenários onde possam representar

as suas vivências internas (Matos, 2005). A precariedade ao nível do equilíbrio identitário compromete o sentido de continuidade do sujeito, impelindo-o ao deslocamento do conflito para o tecido social numa fase mais avançada do seu desenvolvimento, nomeadamente através de uma condução temerária. Por outro lado, a qualidade dos vínculos com as figuras de relação significativas, parece funcionar como elemento protector em relação ao risco que os jovens podem adoptar nesse contexto.

Apesar de estatisticamente significativas, as correlações encontradas não são muito fortes. Este facto poderá ser hipoteticamente explicado pela natureza dos itens e pela forma como são avaliados, principalmente na Escala de Comportamento de Risco. Os itens considerados relevantes para a avaliação do comportamento de risco na condução de veículos motorizados de duas rodas, quando sinalizados no seu extremo positivo, reflectem um comportamento de risco extremo e, por hipótese, adulterado. Perante uma breve análise, constatámos que um comportamento de risco considerado significativo ocorre mesmo quando sinalizada a zona central da escala de *likert* utilizada. Este motivo pode explicar as baixas correlações encontradas. De facto, a sua significância deverá ser convenientemente considerada e a sua interpretação ponderada.

Não obstante os aspectos relativos à confiança, comunicação e alienação contribuírem de forma significativa e homogénea na vinculação percebida a cada figuras de relação, foi em relação à mãe que esses aspectos de correlacionaram mais fortemente com o comportamento de risco. Este resultado decorre de uma análise global, na medida em que considera o conjunto dos jovens no *continuum* do risco que evidenciaram. Podemos afirmar que os dados encontrados são concordantes com observações de Besser e Blatt (2007), que concluíram que os adolescentes descreveram conceptualmente ambas as figuras parentais de forma semelhante, estando a descrição da mãe associada a um alto nível conceptual, contrariamente à descrição do pai. Este resultado é consistente com as investigações que revelaram que a mãe tende a ser a figura de vinculação privilegiada nas culturas ocidentais (e.g. Lytton, 1980; Lamb, 1981).

A análise da relação entre as variáveis dependente (*Comportamento de risco na condução de um veículo motorizado de duas rodas*) e independente (*Relação/ligação do jovem condutor às figuras parentais e aos pares*) da presente investigação envolveu a criação de dois grupos, de acordo com os valores de comportamento de risco encontrados. O cálculo do Coeficiente de Correlação de Spearman permitiu concluir que

a vinculação e o comportamento de risco se correlacionam negativa e significativamente no grupo de jovens que evidenciou um risco superior na condução de ciclomotores e/ou motocicletas. Uma análise mais pormenorizada permitiu afirmar que este resultado é definitivamente influenciado pela elevada correlação entre as variáveis vinculação ao pai e comportamento de risco. Ora, consideramos que, contrariamente ao esperado, somente a vinculação ao pai se correlaciona significativamente com o comportamento de risco evidenciado pelos sujeitos, com valores tendencialmente superiores no risco que adoptam no contexto da condução rodoviária. Deste modo, o resultado encontrado sugere que uma vinculação de qualidade ao pai se relaciona com um risco menor na condução de veículos motorizados de duas rodas, enquanto que uma representação dessa figura menos positiva ou consistente se relaciona com uma condução menos perigosa.

As conclusões obtidas possuem uma segurança considerável e estão de acordo com os resultados de investigações desenvolvidas no âmbito dos problemas comportamentais externalizados dos rapazes e a consolidação da identidade, durante a adolescência (e.g. Besser & Blatt, 2007). Besser & Blatt (2007) concluíram que o risco associado à externalização comportamental nos rapazes e à internalização de problemas nas raparigas é função das dificuldades existentes ao nível da consolidação identitária. Especificamente, dificuldades ao nível do desenvolvimento da representação da figura parental do mesmo sexo estão significativamente relacionadas com a intensidade da externalização nos rapazes e da internalização nas raparigas, constituindo uma fonte de vulnerabilidade. Inversamente, constataram que representações do progenitor no mesmo sexo providas de um elevado nível conceptual reflectiam uma identificação mais consolidada e, conseqüentemente, um melhor funcionamento e ajustamento psicológicos. Também Fonagy (1996) e Renn (2004) concluíram que os comportamentos externalizados e a agressão nos rapazes podem ser uma expressão da incoerência ao nível dos processos de representação das figuras significativas (e.g. pai e mãe). Deste modo, a construção de representações simbólicas e integradas de ambos os pais, e especialmente da figura parental do mesmo sexo, é um aspecto essencial do processo de formação da identidade, especificamente ao nível da separação e individuação que ocorre durante a adolescência. A vivência e resolução da integração representacional e individuação do *Self* identitário, determina a conjuntura comportamental e ajustamento psicológico do indivíduo.

Assim, os resultados do nosso estudo são consentâneos com os recentes avanços teóricos e empíricos na área do comportamento externalizado nos rapazes e da sua relação com os importantes acontecimentos e aquisições que ocorrem na adolescência. Podemos afirmar que a influência determinante observada ao nível da vinculação à figura parental masculina nos adolescentes do mesmo sexo e na sua conduta de risco, surge devido à necessária consolidação identitária com a figura parental do mesmo sexo, que ocorre durante a adolescência. O balanço ao nível da estrutura organizacional das representações parentais é determinante para o estabelecimento da formação identitária (Besser & Blatt, 2007) e são os aspectos de vinculação primários e secundários que subjazem a todo este processo.

Os resultados sugerem que os sujeitos que evidenciaram maior risco na condução de veículos motorizados de duas rodas, demonstraram maior fraqueza ao nível das representações ao progenitor do mesmo sexo. Deste modo, a relação desses jovens com a figura parental masculina poderá não ter contribuído para a sua organização e integração identitária. Segundo Matos (2005), “a identidade e o narcisismo vão ser a pedra de toque da compreensão do adolescente” (p. 89). Quando o pai não é identificado como um bom objecto de identificação (sexual) e condiciona a necessária oscilação entre investimento objectal e investimento narcísico, não ocorre a esperada resolução do luto da *imago* parental crucial nesse período de desenvolvimento. Por hipótese, o sentimento de perda e a desilusão irão instaurar-se no seu psiquismo e o luto (patológico) travado num plano inconsciente instituir-se-á e determinará as suas expressões comportamentais. A mudança de objecto (reforço da vinculação ao grupo de pares) que ocorre nesse contexto não se dá perante a real resolução do processo de individuação parental, mas na procura de uma identidade partilhada. Deste modo, é no grupo de pares que irá procurar modelos de identificação e de apoio, afirmando-se através de uma identidade negativa. Segundo Matos (2005), a agressividade e o risco podem surgir nesse contexto como forma de preservar um sentido de identidade, perdido na procura da identificação ao mau objecto. Agindo e sentindo o risco irá defender-se da ameaça aos limites que constituem o fundamento da sua identidade (Matos, 2005). A finalidade do risco, nesse contexto, poderá relacionar-se com o reforço de um vínculo ao objecto e com a defesa perante a depressão instalada. Deste modo, a agressividade está ao serviço da relação, tratando-se de uma força agida e relacionada com o poder libidinal sentido como descaracterizado. Assim, o sujeito mantém uma conduta evacuatória de conteúdos mal pensados, oriundos de uma ausência de

representações seguras e positivas, adotando comportamentos de risco nomeadamente na condução de ciclomotores e/ou motocicletos.

A direcção e intensidade das correlações encontradas, permitem afirmar que, contrariamente, os jovens que possuem boas representações da figura masculina apresentam menor comportamento de risco. Assim, de acordo com o modelo teórico acima descrito, boas figuras de relação e a representação positiva associada permitem uma construção identitária capaz de proteger o indivíduo da necessidade de confrontar o risco.

No grupo de sujeitos que evidenciaram um menor comportamento de risco, não se verificou a correlação entre esse comportamento e a vinculação a uma das figuras de relação significativas. Por outras palavras, os resultados indicam que os sujeitos que apresentaram um comportamento de risco menor não são necessariamente mais vinculados a uma das figuras de relação significativas (mãe, pai ou pares). Idealmente, na adolescência avançada há um balanço equilibrado entre as representações a ambos os pais (Besser & Blatt, 2007) e, nessas circunstâncias, a consolidação identitária é acompanhada de um maior ajustamento psicológico e comportamental. Deste modo, podemos supor que os jovens que integraram esta investigação e que evidenciaram menor comportamento de risco, já alcançaram um nível de crescimento psíquico que envolve uma representação mais integrada e consolidada de ambos os pais. Nesses casos, esperamos que as representações tenham sido suficientemente seguras e tenham facilitado o processo de identificação, protegendo o sujeito da necessidade de exteriorizar o conflito. Supomos que a organização das representações tenha evoluído para um sentido de *self* mais coeso, diferenciado e, por conseguinte, individualizado das representações parentais. Esse movimento é consentâneo com a integração dos processos de separação e individuação da adolescência e, em último grau, do processo identitário (nunca acabado) que lança o sujeito na vida adulta. Providos de um *self* sustentado e de uma identidade idiomórfica, possuem também uma capacidade reflexiva e uma interioridade trabalhada e subjectiva.

Não obstante, sugerimos que a temática do balanço equilibrado entre as representações a ambos os pais e a sua relevância para o desenvolvimento de uma consolidação identitária e consequente ajustamento psicológico e comportamental, suscite novas questões de investigação, no sentido de se alcançar maior conhecimento no domínio das transformações e aquisições da adolescência.

Os resultados encontrados sugerem que a vinculação aos pares não exerce uma influência significativa no comportamento de risco evidenciado. Não obstante, verifica-se uma tendência no sentido de uma melhor vinculação ao grupo de pares se relacionar com um menor comportamento de risco e vice-versa. Nesse âmbito, podemos supor que o sujeito que assume um comportamento de risco significativo no contexto do grupo de pares, poderá evacuar pela via comportamental o conflito intrapsíquico e gerar, deste modo, um falso sentido de coesão e identificação grupal. A identidade negativa a que se socorre e o momentâneo sentimento de que esses outros constituem modelos de identificação e de apoio, poderão ser função de um movimento identificatório projectivo. Paradoxalmente, pretende identificar-se com essas figuras, mas mantém com elas uma relação de rivalidade e agressividade constantes. “Nunca reparara que o invejam, julgava que só o admiravam” (Coimbra de Matos, 2002, p. 231). De facto, o jovem adolescente com dificuldade ao nível do processo identificatório, funde-se no grupo e cria momentaneamente um sentido de pertença grupal. Porque os padrões de vinculação persistem ao longo do tempo e porque essas identificações são pouco coesas e as descargas efémeras, há a necessidade de as renovar, impelindo o adolescente ao comportamento de risco e à compulsão à repetição. Assim, e de acordo com Renn (2004), a informação experienciada como potencialmente disruptiva é contrariada por mecanismos de controlo perceptivo e comportamental.

Podemos colocar a hipótese de que o sentido de *self* do jovem é, assim, construído predominantemente por identificações projectivas, nomeadamente no contexto grupal. Assim, o mundo interno subjectivo desses jovens pouco estruturado, formado e organizado, carece de padrões de vinculação e de modelos representacionais consistentes e integrados. Uma identidade difusa predomina e as problemáticas comportamentais são sintoma de um *self* eminentemente em risco.

Sugerimos a confirmação das hipóteses acima colocadas com novas investigações, que analisem a relação entre o comportamento de risco e a vinculação aos pares, bem como a sua relação com a problemática identitária vigente nesse período de desenvolvimento.

Limitações do presente estudo

Embora os resultados do presente estudo clarifiquem as correlações entre a vinculação às figuras de relação significativas e o comportamento de risco que os jovens adoptam em contexto rodoviário e, especificamente, a natureza da direcção e intensidade dessas correlações, as limitações da investigação deverão ser referidas. Em primeiro lugar, os dados do estudo foram baseados em questionários de auto-relato, pelo que poderão ser vulneráveis ao enviesamento pessoal, ainda que o IPPA seja menos sensível a este facto. O questionário de comportamento de risco utilizado poderá ser alvo de críticas avultadas, por não ter sido desenvolvido um estudo psicométrico exaustivo num momento anterior à sua aplicação. De forma a minorar as consequências que daí poderão derivar, retirámos os itens do questionário cujos coeficientes de *Alfa de Cronbach* calculados foram inferiores a 0.3. A natureza da escala de *likert* utilizada no mesmo questionário poderá ter contribuído para as correlações pouco expressivas encontradas. Deste modo, sugerimos que em investigações subsequentes, o questionário seja avaliado de forma rigorosa do ponto de vista psicométrico, aumentando a precisão e fidelidade do instrumento. No mesmo sentido, poderão ser apontadas limitações ao facto do IPPA ter sido utilizado sem um estudo prévio ao nível da sua aferição para a população portuguesa. O inventário foi utilizado, tendo-se estabelecido que os factores previstos pelo estudo original se verificavam na população portuguesa e, especificamente, na amostra do estudo actual. Ora, em investigações subsequentes, sugerimos que o questionário seja aferido para a população portuguesa e seja realizado um estudo exaustivo aos factores que emergem no contexto dessa população. As dificuldades de corresponder a esses requisitos normativos no contexto de investigação decorreram das limitações de carácter temporal que assistiram a toda a investigação e à necessidade de corresponder em tempo viável aos objectivos propostos. Deste modo, não foi objectivo do presente estudo aferir o IPPA para a população portuguesa, não obstante ser viável a observação a este facto.

Outra limitação do estudo prende-se com o facto de se considerar que o contexto de recolha dos dados poderá não ter sido completamente isento da influência ao nível da percepção do risco. O contexto de um encontro *motard* poderá alterar a percepção do risco do jovem (no sentido positivo ou negativo) num contexto de condução de veículos motorizados de duas rodas. Não obstante se ter solicitado a resposta ao questionário mediante a percepção que o jovem tem do seu comportamento de condução habitual e se ter atendido à natureza individual do preenchimento, não foi controlada a variável

contextual e toda a influência do grupo de pares na resposta aos questionários. A influência de variáveis parasitas deverá ser controlada em estudos posteriores.

Relacionado com a limitação anterior, o facto da recolha dos restantes sujeitos não ter seguido um critério completamente aleatório no universo de jovens condutores de ciclomotor e/ou motociclo, na medida em que os sujeitos pertenciam de algum modo à esfera de relações sociais da investigadora, constitui um limite ao estudo. Sugerimos que em investigações subsequentes esta limitação seja ultrapassada, no sentido de tornar a amostra mais representativa do universo de sujeitos que se pretende estudar, incrementando o valor preditivo dos resultados.

A dimensão da amostra também constitui um limite ao estudo, não obstante ser considerada estatisticamente uma grande amostra. Deste modo, sugere-se que em estudos subsequentes a amostra seja maior, de modo a otimizar a segurança dos dados e das conclusões, bem como garantir a viabilidade das generalizações, nomeadamente ao nível dos subgrupos formados (grupo de risco superior e grupo de risco inferior).

Capítulo VI – Conclusão

A nossa investigação permite concluir que o risco que o jovem adopta na condução de veículos motorizados de duas rodas se relaciona significativamente com a vinculação e os aspectos representacionais associados às figuras de relação significativas, confirmando a hipótese geral 1 colocada. Especificamente, constatamos que uma maior fraqueza ao nível das representações que os jovens têm em relação ao progenitor do sexo masculino, se relaciona com um maior risco na condução de veículos motorizados de duas rodas. O seu conflito reporta-se originalmente ao nível da relação e de uma dificuldade na identificação com o progenitor do mesmo sexo que, não sendo um bom objecto de relação, não facilita o processo identitário e, por sua vez, a separação e individuação necessárias durante o adolecer. Num movimento defensivo, o sujeito recorre à acção no sentido de evitar o confronto com o pensamento e a consciência da depressividade latente. A juntar às perdas e lutos da adolescência, tem de se confrontar com a ausência de uma boa figura de identificação, pelo que recorre ao grupo de pares no sentido de encontrar modelos de identificação e figuras de apoio.

O “*self* alienado” do jovem não lhe permite adquirir uma identidade ou sentido de coerência de *self*, sendo somente restaurado através de um constante e intenso movimento projectivo. O comportamento de risco pretende, neste contexto, preencher um vazio identitário, como expressão corporal de uma revolta inacessível ao plano consciente, em relação às figuras de relação significativas e à vivência relacional precária que possibilitaram. Age de forma a evitar e invasão de sentimentos de vazio, ansiedade e depressão, bem como com o objectivo de se adaptar às exigências sociais perante a precariedade do seu sistema adaptativo e imaturidade egóica. Deste modo, dificuldades ao nível do processo identitário, tornam os sujeitos mais vulneráveis a distúrbios psicológicos e comportamentais.

Por outro lado, representações mentais associadas a um modelo de vinculação seguro, especificamente o pai no caso dos rapazes, são indicativas de um comportamentos de risco inferior na condução de ciclomotores e/ou motociclos e, por conseguinte, de um maior ajustamento comportamental. A vinculação desses jovens aos pais pode ser definida como um processo de desenvolvimento positivo, que facilita o desenvolvimento da autonomia num contexto em que estão em curso relação de suporte com os pais e um funcionamento mais adaptado. Os dados sugerem que a representação

dos adolescentes e o género dos pais interagem de forma complexa no comportamento do adolescente. Nas relações de segurança entre pais e adolescente, os as figuras parentais providenciam uma estrutura psíquica com flexibilidade suficiente para que os adolescentes possam engrenar numa entidade de exploração e autonomia seguras.

Em suma, a condução temerária e o risco que os jovens incorrem nesse contexto é sintomático da psicopatologia de génese relacional, estando envolvidos mecanismos de defesa da ordem do agir e do bloqueio do pensamento. Se a estrada é um universo que gera regras, adaptações e transgressões específicas, é também um lugar de projecção, revelador do que se passa em outras áreas da existência e de modos de relação da pessoa total com o seu ambiente, conforme refere o relatório do INRETS (1990).

Referências Bibliográficas

- Adshead, G. (2004). Three degrees of security: attachment and forensic institutions. In F. Pfäfflin & G. Adshead (Eds.), *A matter of security: the application of attachment theory to forensic psychiatry and psychotherapy* (pp. 147-166). London: Jessica Kingsley Publishers.
- Ainsworth, M. D. S. (1994). Attachments and other affectional bonds across the life cycle. In C. M. Parkes, J. Stevenson-Hinde & P. Marris (Eds.), *Attachment across the life-cycle* (pp. 32-51). London: Tavistock/Routledge.
- Aktar, S. (2007). Primeiros relacionamentos e sua internalização (D. Bueno, Trad.). In E. S. Person, A. M. Cooper & G. O. Gabbard (Eds.), *Compêndio de Psicanálise* (pp. 54-70). Porto Alegre: Artmed. (Obra original publicada em 2005)
- Alexandre, M. F. (2007). *Mudanças psíquicas no processo terapêutico – o papel do narcisismo*. Lisboa: Fenda Edições.
- Allen, J. P. & Land, D. (1999). Attachment in adolescence. In Cassidy & Shaver (Eds.), *Handbook of attachment: theory, research, and clinical applications* (pp. 319-335). New York: The Guilford Press.
- Allen, J. P., Porter, M., McFarland, C., McElhaney, K. B., & Marsh, P. (2007). The relation of attachment security to adolescents' parental and peer relationships, depression, and externalizing behaviour. *Child Development*, 78 (4), 1222-1239.
- Amaral Dias, C. & Vicente, T. (1984). *A depressão no adolescente*. Porto: Edições Afontamento.
- Armsden, G. C. & Greenberg, M. T. (1987). The inventory of parent and peer attachment: individual differences and their relationship to psychological well-being in adolescence. *Journal of Youth and Adolescence*, 16 (5), 427-454.
- Arnett, J. J., Irwin, C. E., & Halpern-Felsher, B. L. (2002). Developmental sources of crash risk in young drivers. *Injury Prevention*, 8, 17-23.

- António, P. (2006). *Avaliação do programa de formação de jovens ciclistas – licença especial 50 cc, da Prevenção Rodoviária Portuguesa. Sinistralidade e relação com a psicopatologia*. Dissertação de Mestrado. Lisboa: Faculdade de Psicologia e de Ciências da Educação, Universidade de Lisboa (214 pp.).
- Besser, A. & Blatt, S. J. (2007). Identity consolidation and internalizing and externalizing problem behaviours in early adolescence. *Psychoanalytic Psychology*, 24 (1), 126-149.
- Bosma, H. & Gerlsma, C. (2003). From early attachment relations to the adolescent and adult organization of self. In J. Valsiner & K. Connolly (Eds.), *Handbook of Developmental Psychology* (pp. 450-488). London : Sage.
- Bowlby, J. (1973). *Attachment and loss, vol. II. Separation: anxiety and anger*. New York: Basic Books.
- Bowlby, J. (1982). *Attachment and loss, vol. I. Attachment* (2ª ed.). New York: Basic Books.
- Braconnier, A. & Marcelli, D. (2000). *As mil faces da adolescência*. Lisboa: Climepsi Editores.
- CARE (2005). *Portugal – Road safety country profile*. Brussels: CARE. Disponível em: http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/care/doc/profiles/pdf/countryprofile_pt_en.pdf (acedido em 2007-10-22).
- CARE (2006a). *Road safety evolution in EU*. Brussels: CARE. Disponível em: http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/care/doc/historical_evol.pdf (acedido em 2007-10-22).
- CARE (2006b). *Traffic Safety Basic Facts 2006 – motorcycles and mopeds*. Brussels: CARE. Disponível em: http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/care/doc/safetynet/2006/bfs2006_sn-swov-1-3-motorcycles_mopeds.pdf (acedido em 2007-10-22).
- CARE (2006c). *Traffic Safety Basic Facts 2006 – Young people (aged 16-24)*. Brussels: CARE. Disponível em: <http://www.erso.eu/safetynet/fixe/wp1/2006/bfs2006>

[sn-ntua-1-3-young%20people.pdf](#) (acedido em 2007-10-22).

- Cervo, A. L. (1983). *Metodologia científica: para uso de estudantes universitários*. São Paulo: McGraw Hill.
- Claes, M. (1990). *Os problemas da adolescência*. Lisboa: Verbo.
- Coimbra de Matos, A. (2002). *Adolescência: o triunfo do pensamento e a descoberta do amor*. Lisboa: Climepsi Editores.
- Fairbairn, W.R.D. (1954). *An object relations theory of the personality*. New York: Basic Books.
- Ferreira, T. (2002). *Em defesa da criança: teoria e prática psicanalítica da infância*. Lisboa: Assírio & Alvim.
- Finn, P. & Bragg, B. (1986). Perception of the risk of an accident by young and older drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 18, 289-298.
- Fonagy, P. (1991). Thinking about thinking: some clinical and theoretical considerations in the treatment of the borderline patient. *International Journal of Psycho-Analysis*, 72, 1-18.
- Fonagy, P., Steele, M., Moran, G. S., Steele, H., & Higgitt, A. (1993). Measuring the ghost in the nursery: an empirical study of the relation between parents' mental representation of childhood experiences and their infants' security of attachment. *Journal of the American Psychoanalytic Association*, 41, 957-989.
- Fonagy, P. (1996). The significance of the development of metacognitive control over mental representations in parenting and infant development. *Journal of Clinical Psychoanalysis*, 5, (67-86).
- Fonagy, P. (2004). The Developmental roots of violence in the failure of mentalization. In F. Pfäfflin & G. Adshead (Eds.), *A matter of security: the application of attachment theory to forensic psychiatry and psychotherapy* (pp. 13-56). London: Jessica Kingsley Publishers.

- Fonagy, P., Gergely, G., Jurist, E., & Target, M. (2004). *Affect regulation, mentalization and the development of the self*. London: Karnac.
- Freud, S. (s/d). *Três ensaios sobre a teoria da sexualidade*. Lisboa: Livros do Brasil. (Obra original publicada em 1905)
- Freud, S. (1990). *Beyond the pleasure principle* (J. Strachey, Ed. e Trad.). New York: Norton. (Obra original publicada em 1920)
- Girão, R. & Oliveira, R. (2005). Condução de risco: um estudo exploratório sobre os aspectos psicológicos do risco na tarefa de condução. *Análise psicológica*, 23 (1), 59-66.
- Gomes, M. (2001). *Estilos de vinculação maternal e comportamento social da criança no período de integração na escola*. Dissertação de Mestrado. Lisboa: Faculdade de Psicologia e de Ciências da Educação, Universidade de Lisboa (176 pp.).
- Graveto, J. M. (2000). *Risco no desenvolvimento em adolescentes toxicodependentes: as relações com as figuras parentais e pares*. Dissertação de Mestrado em Toxicodependências e Patologias Psicossociais. Coimbra: Instituto Superior Miguel Torga (196 pp.).
- Greenberg, J. R. & Mitchell, S. A. (2003). *Relações de objecto na teoria psicanalítica* (D. Dantas, Trad.). Lisboa: Climepsi Editores (obra original publicada em 1983).
- Greenberg, M. T., Siegel, J. M., & Leitch, C. J. (1983). The nature and importance of attachment relationships to parents and peers during adolescence. *Journal of Youth and Adolescence*, 12 (5), 373-386.
- Guidano, V. (1987). *Complexity of the self: a developmental approach to psychopathology and therapy*. New York: Guilford Press.
- Hoffman, M. L. (2000). *Empathy and moral development*. Cambridge : Cambridge University Press.

- INRETS (1990). *Le risque accidentel a l'adolescence et sa prevention. Le concept de risqué et la genese du risque accidentel chez les jeunes* (Assally, J. P., Ed.). Arcueil: INRETS (251 pp.).
- Jongenelen, I., Carvalho, M., Mendes, T., & Soares, I. (2007). Vinculação na adolescência. In I. Soares (Coord.), *Relações de vinculação ao longo do desenvolvimento: teoria e avaliação* (pp. 99-120). Braga: Psiquilíbrios Edições.
- Kernberg, O. F. (1995). *Object-relations theory and clinical psychoanalysis*. Lanham: Jason Aronson.
- Kohut, H. (1971). *The Analysis of the Self: A Systematic Approach to the Psychoanalytic Treatment of Narcissistic Personality Disorders*. New York: International Universities Press.
- Lamb, M. E. (1981). Father and child development: an integrative overview. In M. E. Lamb (Ed.), *The role of the father in child development*. New York: Willey.
- Lytton, H. (1980). *Parent-child interaction*. New York: Plenum Press.
- Marcelli, D. (2002). *Os estados depressivos na adolescência* (O. Santos, Trad.). Lisboa: Climepsi Editores (obra original publicada em 2000).
- Marcelli, D., & Braconnier, A. (2005). *Adolescência e Psicopatologia* (F. Fonseca e R. Rocha, Trad.). Lisboa: Climepsi Editores (obra original publicada em 2004).
- Maroco, J. (2003). *Análise Estatística – com utilização do SPSS*. Lisboa: Edições Sílabo.
- Matos, M. (1991). *Factores de risco em jovens condutores de motorizada e sua influência relativa na ocorrência de acidentes*. Dissertação de Doutoramento. Lisboa: Faculdade de Psicologia e de Ciências da Educação, Universidade de Lisboa (581 pp.).
- Matos, M. (1995). *Psicologia do condutor jovem*. Comunicação ao I Encontro de Segurança Rodoviária do Distrito de Lisboa. Lisboa: Governo Civil de Lisboa.

- Matos, M. (2005). *Adolescência, representação e psicanálise*. Lisboa: Climepsi Editores.
- Matsuoka, N., Uji, M., Hiramura, H., Chen, Z., Shikai, N., Kishida, Y., & Kitamura, T. (2006). Adolescents' attachment style and early experiences: a gender difference. *Archives of Women's Mental Health*, 9, 23-29.
- Matthews, M. L. & Moran, A. R. (1986). Age differences in male drivers' perception of accident risk: the role of perceived driving ability. *Accident Analysis & Prevention*, 18 (4), 299-313.
- Meins, E., Ferryhough, C., Fradley, E., & Tuckey, M. (2001). Rethinking maternal sensitivity: mother's comments on infants' mental processes predict security of attachment at 12 months. *Journal of Child Psychology and Psychiatry*, 42, 637-648.
- Mucchielli, R. (1979). *Como eles se tornam delinquentes: gênese e desenvolvimento da socialização e da dissociabilidade* (R. Abelaira e T. Marreiros, Trad.). Lisboa: Moraes Editores.
- Oliveira, R. A. (1998). *Do vínculo ao suporte social: aspectos psicodinâmicos em sujeitos com deficiências físicas adquiridas*. Dissertação de doutoramento. Coimbra: Faculdade de Psicologia e de Ciências da Educação, Universidade de Coimbra (289 pp.).
- OMS (2007). *Youth and road safety* (Toroyan, T. & Peden, M., Eds.). Geneva: World Health Organization. (49 pp.). Disponível em: http://whqlibdoc.who.int/publications/2007/9241595116_eng.pdf (acedido em 2007-10-22).
- OSR (2006). *Sinistralidade rodoviária 2005 – elementos estatísticos*. Lisboa: Direcção-Geral de Viação. (115 pp.). Disponível em: http://www.mai.gov.pt/data/documentos/rel_sinistralidade_2005.pdf (acedido em 2007-10-22).

- OSR (2007). *Principais indicadores de sinistralidade continente – Julho de 2007*. Lisboa: Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária. (28 pp.). Disponível em: <http://www.ansr.pt/LinkClick.aspx?fileticket=KS7XrIIWMKE%3D&tabid=103&mid=436> (acedido em 2007-10-22).
- Peixoto, A. (2006). *Sinistralidade rodoviária: da evidência à realidade*. Ponta Delgada: Edições Macaronésia.
- Petersen, A. C. (1988). Adolescent development. *Annual Review of Psychology*, 39, 583-607.
- Polit, D. F. & Hungler, B. P. (1995). *Fundamentos de Pesquisa em Enfermagem* (3^a ed.). Porto Alegre: Artes Médicas.
- Puga, P. (2006). Sinistralidade. In V. S. Ferreira (Orgs.), *A condição juvenil portuguesa na viragem do milénio – um relato longitudinal através de fontes estatísticas oficiais 1990-2005* (pp. 147-165). Lisboa: Secretaria de Estado. Disponível em: http://www.sejd.gov.pt/iniciativas/A_Condicao_Juvenil_Portuguesa.pdf (acedido em 2007-10-22).
- Renn, P. (2004). The link between childhood trauma and later violent offending – the application of attachment theory in a probation setting. In F. Pfäfflin & G. Adshead (Eds.), *A matter of security: the application of attachment theory to forensic psychiatry and psychotherapy* (pp. 109-144). London: Jessica Kingsley Publishers.
- Slade, A., Belsky, J., Aber, L., & Phelps, J. L. (1999). “Mothers’ representations of their relationships with their toddlers: links to adult attachment and observed mothering”. *Developmental Psychology*, 35 (3), 611-619.
- Soulé, M. (1989). Les Difficultés et les contradictions de la prévention: peut-on prévoir, peut-on prévenir, doit-on interdire? In B.C. Lavalette, A. Tursz & D. Dechaud-Rayssiguier (Orgs.), *Les accidents de la circulation dans l’enfance*. Paris: Centre International de L’Enfance.

SWOV (2002). *“Hardcore” problem groups among adolescents. Their magnitude and nature and the implications for road safety policies* (Wurst, T., Ed.). Leidschendam: SWOV (33 pp.). Disponível em: <http://www.swov.nl/rapport/r-2002-25.pdf> (acedido em 2007-10-22).

Tomkiewicz, S. (1987), *Conduites de risque et essai chez l'adolescent*. In A. Turrsz (Org.), *Adolescents, risques et accidents* (pp. 59-66). Paris: Centre International de l'Enfance.

Tyrode, Y. & Bourcet, S. (2002). *Os adolescentes violentos* (M. Correia, Trad.). Lisboa: Climepsi Editores.

Winnicott, D. W. (1949). *Memória do nascimento, trauma do nascimento e ansiedade*. In *Da pediatria à psicanálise – obras escolhidas* (pp. 254-276). Rio de Janeiro: Imago.

Winnicott, D. W. (1982). *Playing and reality*. London: Routledge

Winnocott, D. W. (1984). *Deprivation and delinquency*. London: Routledge

Anexo I

Instrumentos de Medida

Questionário

Está a ser desenvolvido um estudo no âmbito de uma dissertação de mestrado integrado da Faculdade de Psicologia e Ciências da Educação da Universidade de Lisboa, do qual consta este questionário. Este projecto de investigação visa o estudo das características de condução de jovens condutores de ciclomotor e/ou motociclo e a ligação com as figuras de relação significativas.

Deste modo, este questionário tem como objectivo compreender o teu percurso enquanto condutor de veículos motorizados de duas rodas (ciclomotores e/ou motociclos) e as características da tua condução. Também tem como objectivo perceber alguns aspectos das relações que estabelececes com a tua mãe, pai e amigos.

Não há respostas certas ou erradas. Só tu conheces a tua experiência enquanto condutor, pelo que somente a tua opinião nos interessa.

Lê todas as perguntas com atenção e responde de acordo com a tua experiência. Lembra-te que é importante que respondas às perguntas de acordo com o que realmente pensas e não como achas que os outros gostariam que respondesses.

Antes de entregares o questionário certifica-te que respondeste a todas as questões.

Todas as respostas a este questionário são confidenciais!

Obrigado pela tua colaboração!

Data de nascimento: ____/____/____

Natural de (segundo BI): _____ Escolaridade: ____ anos completos

Localidade onde reside: _____ Profissão: _____

1. Resides habitualmente com...

(assinala com uma cruz a(s) hipótese(s) que corresponde(m) à tua situação)

- | | |
|---------------------------------------|----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Pai | <input type="checkbox"/> Avó |
| <input type="checkbox"/> Mãe | <input type="checkbox"/> Avô |
| <input type="checkbox"/> Madrasta | <input type="checkbox"/> Sozinho |
| <input type="checkbox"/> Padrasto | <input type="checkbox"/> Outros |
| <input type="checkbox"/> Irmão/irmãos | Quais: _____ |
| <input type="checkbox"/> Irmã/Irmãs | |

2. Quantos irmãos/irmãs tens? _____

Se tens irmãos, quantos residem contigo? _____

3. Os teus pais...

(assinala com uma cruz a hipótese que corresponde à tua situação)

- a) Vivem juntos.....
- b) Estão divorciados ou separados... Se assinalado, que idade tinhas quando aconteceu? ____ anos
- c) Mãe falecida..... Se assinalado, que idade tinhas quando aconteceu? ____ anos
- d) Pai Falecido..... Se assinalado, que idade tinhas quando aconteceu? ____ anos
- e) Mãe e pai falecidos..... Se assinalado, que idade tinhas quando aconteceu?

Mãe: ____ anos

Pai: ____ anos

4. Em relação ao teu pai...

a) Idade: ____ anos b) Profissão: _____

c) Escolaridade:

(assinala com uma cruz a hipótese que corresponde à situação do teu pai)

- Obrigatória (até antigo 6º Ano)
- Ensino Secundário (antigo 7º Ano)
- Ensino superior

d) Actualmente encontra-se:

(assinala com uma cruz a hipótese que corresponde à situação do teu pai)

- Empregado
- Desempregado
- Reformado
- Inválido

5. Em relação à tua mãe...

a) Idade: ____ anos

b) Profissão: _____

c) Escolaridade:

(assinala com uma cruz a hipótese que corresponde à situação da tua mãe)

- Obrigatória (até antigo 6º Ano)
- Ensino Secundário (antigo 7º Ano)
- Ensino superior

d) Actualmente encontra-se:

(assinala com uma cruz a hipótese que corresponde à situação da tua mãe)

- Empregada
- Desempregada
- Reformada
- Inválida

6. Que idade tinhas quando começaste a conduzir...

a) Ciclomotor (50cc)? ____ anos

b) Motociclo (>50cc)? ____ anos

7. Tens habilitação legal para a condução de veículos motorizados?

(assinala com uma cruz a hipótese que corresponde à tua situação)

- Não. Se respondeste não, passa à questão número 8.
- Sim. Se respondeste sim, que tipos de licença/carta de condução tens?

(assinala com uma cruz a(s) hipótese(s) que corresponde(m) à tua situação)

- a) Ciclomotor (50cc)..... Tirei-a com ____ anos.
- b) Motociclo tipo A1 (até 11kw ou 125cc)..... Tirei-a com ____ anos.
- c) Motociclo tipo A (até 25kw ou 250cc)..... Tirei-a com ____ anos.
- d) Motociclo tipo A (superior a 25kw ou 250cc).. Tirei-a com ____ anos.
- e) Veículo ligeiro, categoria B..... Tirei-a com ____ anos

8. Enquanto condutor de ciclomotor e/ou motociclo, quantos quilómetros percorreste ao todo até hoje?

(assinala com uma cruz a hipótese que corresponde à tua situação)

- Até 5 000 kms
- De 5 000 a 10 000 kms
- Mais de 10 000 kms

9. Enquanto condutor de ciclomotor e/ou motociclo, habitualmente conduzes mais...

a) (assinala com uma cruz a hipótese que corresponde à tua situação)

- de dia
- de noite
- sensivelmente o mesmo, de dia e de noite

b) (assinala com uma cruz a hipótese que corresponde à tua situação)

- dentro das localidades (meio urbano e suburbano)
- fora das localidades (meio rural)
- sensivelmente o mesmo, dentro e fora das localidades

c) (assinala com uma cruz a hipótese que corresponde à tua situação)

- durante a semana
- ao fim-de-semana
- sensivelmente o mesmo

10. Com que finalidade conduzes mais vezes mota durante a semana?

(assinala uma só opção)

- Não conduzo durante a semana
- Trajecto casa-escola / casa-trabalho
- Em trabalho
- Em lazer com familiares (por exemplo: passeios com a família, visitas a familiares, etc.)
- Em lazer com amigos (por exemplo: ir ao cinema, sair à noite, passeios com os amigos, etc.)
- Outra. Qual? _____

11. Com que finalidade conduzes mais vezes mota durante o fim-de-semana?

(assinala uma só opção)

- Não conduzo durante o fim-de-semana
- Trajecto casa-escola / casa-trabalho
- Em trabalho
- Em lazer com familiares (por exemplo: passeios com a família, visitas a familiares, etc.)
- Em lazer com amigos (por exemplo: ir ao cinema, sair à noite, passeios com os amigos, etc.)
- Outra. Qual? _____

12. Enquanto condutor de ciclomotor e/ou motociclo, já foste multado/autuado alguma vez?

- Não 1 2 3 +3
- Sim a) Quantas vezes?.....

b) Por que motivo(s)?

13. Já estiveste envolvido em acidentes, enquanto condutor de um ciclomotor e/ou motociclo?

- Não
- Se respondeste não, passa à questão número 14.

- Sim
- Se respondeste sim, o tipo de acidente foi...

(assinala com uma cruz a(s) hipótese(s) que corresponde(m) à tua situação)

- Queda

(se assinalaste QUEDA, assinala com uma cruz as hipóteses que correspondem à tua situação)

- 0 1 2 3 +3
- a) Quantas vezes?.....
 - b) Consideras-te responsável por quantos desses acidentes?
 - c) Quantas vezes recebeste tratamento hospitalar?.....

- Abalroamento por outro veículo

(se assinalaste ABALROAMENTO, assinala com uma cruz as hipóteses que correspondem à tua situação)

- 0 1 2 3 +3
- a) Quantas vezes?.....
 - b) Consideras-te responsável por quantos desses acidentes?
 - c) Quantas vezes recebeste tratamento hospitalar?.....

Colisão com outros veículos

(se assinalaste COLISÃO COM VEÍCULOS, assinala com uma cruz as hipóteses que correspondem à tua situação)

- | | 0 | 1 | 2 | 3 | +3 |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| a) Quantas vezes?..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| b) Consideras-te responsável por quantos desses acidentes? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| c) Quantas vezes recebeste tratamento hospitalar?..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Colisão com obstáculo

(se assinalaste COLISÃO COM OBSTÁCULO, assinala com uma cruz as hipóteses que correspondem à tua situação)

- | | 0 | 1 | 2 | 3 | +3 |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| a) Quantas vezes?..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| b) Consideras-te responsável por quantos desses acidentes? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| c) Quantas vezes recebeste tratamento hospitalar?..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Colisão com peões

(se assinalaste COLISÃO COM PEÕES, assinala com uma cruz as hipóteses que correspondem à tua situação)

- | | 0 | 1 | 2 | 3 | +3 |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| a) Quantas vezes?..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| b) Consideras-te responsável por quantos desses acidentes? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| c) Quantas vezes recebeste tratamento hospitalar?..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Despiste

(se assinalaste DESPISTE, assinala com uma cruz as hipóteses que correspondem à tua situação)

- | | 0 | 1 | 2 | 3 | +3 |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| a) Quantas vezes?..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| b) Consideras-te responsável por quantos desses acidentes? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| c) Quantas vezes recebeste tratamento hospitalar?..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Outro

a) Qual? _____

(se assinalaste OUTRO, assinala com uma cruz as hipóteses que correspondem à tua situação)

- | | 0 | 1 | 2 | 3 | +3 |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| b) Quantas vezes?..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| c) Consideras-te responsável por quantos desses acidentes? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| d) Quantas vezes recebeste tratamento hospitalar?..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

14. Costumo conduzir um ciclomotor e/ou motociclo quando estou...

(assinala com um círculo o número que melhor representa a tua situação)

	Nunca	Raramente	Às vezes	Frequentemente	Sempre
a) Cansado ou fatigado.....	1	2	3	4	5
b) Com sono.....	1	2	3	4	5
c) Sob o efeito de álcool.....	1	2	3	4	5
d) Sob o efeito de drogas.....	1	2	3	4	5
e) Triste e/ou zangado.....	1	2	3	4	5
f) Eufórico e/ou contente.....	1	2	3	4	5

15. Ao circular na via pública de mota...

(assinala com um círculo o número que melhor representa a tua situação)

	Nunca	Raramente	Às vezes	Frequentemente	Sempre
a) Uso capacete devidamente.....	1	2	3	4	5
b) Circulo com os médios acesos.....	1	2	3	4	5
c) Respeito as prioridades.....	1	2	3	4	5
d) Dou passagem aos peões.....	1	2	3	4	5
e) Faço acrobacias (ex.: cavalinhos, égua, etc.).....	1	2	3	4	5
f) Circulo acima dos limites de velocidade.....	1	2	3	4	5
g) Respeito as filas de trânsito.....	1	2	3	4	5
h) Ultrapasso pela direita.....	1	2	3	4	5
i) Respeito a distância de segurança...	1	2	3	4	5
j) Sinalizo as manobras.....	1	2	3	4	5
k) Faço corridas / “picanços” com os meus amigos.....	1	2	3	4	5
l) Respeito a sinalização.....	1	2	3	4	5
m) Antes de iniciar uma manobra verifico o trânsito à minha volta (à retaguarda, à frente e ao lado)....	1	2	3	4	5
n) Assumo um estilo de condução mais cuidado se o piso estiver molhado...	1	2	3	4	5
o) Estou atento às outras pessoas que circulam na via pública.....	1	2	3	4	5
p) Conduzo com a devida habilitação legal.....	1	2	3	4	5
q) Conduzo com a devida revisão do veículo efectuada.....	1	2	3	4	5

No questionário que se segue, pretendemos compreender aspectos relativos à tua relação com a tua mãe, pai e amigos. Não há respostas certas ou erradas, somente a tua experiência de vida nos interessa e, por isso, é muito importante a tua sinceridade.

Em cada questão pedimos-te que, de acordo com a tua experiência, assinales com uma cruz uma das hipóteses Nunca ou quase nunca; Poucas vezes; Às vezes; Muitas Vezes; ou Sempre, conforme a que melhor descrever a tua situação.

Caso a tua mãe e/ou o teu pai tenham falecido, não respondas à(s) folha(s) que lhe(s) corresponde(m), excepto consideres que existe uma figura que o(s) substitua. Nesse caso, refere quem consideras ser essa figura de substituição na linha abaixo.

Lê todas as perguntas com atenção. Antes de entregares o questionário certifica-te que respondeste a todas as questões.

Todas as respostas a este questionário são confidenciais!

IPPA – Inventory of Parent and Peer Attachment

A MINHA MÃE

	Nunca ou quase nunca	Poucas vezes	Às vezes	Muitas Vezes	Sempre
1 - A minha mãe respeita os meus sentimentos					
2 - Sinto que a minha mãe funciona bem como mãe					
3 - Gostava de ter uma mãe diferente					
4 - A minha mãe aceita-me tal como sou					
5 - Gosto de saber a opinião da minha mãe acerca das coisas que me dizem respeito					
6 - Acho que vale a pena mostrar o que sinto à minha mãe					
7 - A minha mãe percebe bem quando eu estou preocupado com alguma coisa					
8 - Falar dos meus problemas com a minha mãe faz-me sentir com vergonha ou palerma					
9 - A minha mãe espera demasiado de mim					
10 - Aborreço-me depressa quando estou com a minha mãe					
11 - Muitas vezes estou preocupado e a minha mãe não sabe de nada					
12 - Quando conversamos, a minha mãe presta atenção ao meu ponto de vista					
13 - A minha mãe confia na minha maneira de pensar					
14 - Como a minha mãe tem lá os problemas dela, eu não a incomodo com os meus					
15 - A minha mãe ajuda-me a compreender melhor a mim próprio					
16 - Converso com a minha mãe acerca dos meus problemas e aborrecimentos					
17 - Sinto-me zangado com a minha mãe					
18 - A minha mãe não me dá muita atenção					
19 - A minha mãe ajuda-me a falar com ela acerca das minhas dificuldades					
20 - A minha mãe compreende-me					
21 - Quando estou zangado, a minha mãe é uma pessoa que compreende o que estou a sentir					
22 - Tenho confiança na minha mãe					
23 - A minha mãe não percebe o que me acontece					
24 - Quando preciso desabafar, conto com a minha mãe					
25 - Quando a minha mãe sabe que estou preocupado com alguma coisa pergunta-me o que é que se passa					

IPPA – Inventory of Parent and Peer Attachment

O MEU PAI

	Nunca ou quase nunca	Poucas vezes	Às vezes	Muitas Vezes	Sempre
1 - O meu pai respeita os meus sentimentos					
2 - Sinto que o meu pai funciona bem como pai					
3 - Gostava de ter um pai diferente					
4 - O meu pai aceita-me tal como sou					
5 - Gosto de saber a opinião do meu pai acerca das coisas que me dizem respeito					
6 - Acho que vale a pena mostrar o que sinto ao meu pai					
7 - O meu pai percebe bem quando eu estou preocupado com alguma coisa					
8 - Falar dos meus problemas com o meu pai faz-me sentir com vergonha ou palerma					
9 - O meu pai espera demasiado de mim					
10 - Aborreço-me depressa quando estou com o meu pai					
11 - Muitas vezes estou preocupado e o meu pai não sabe de nada					
12 - Quando conversamos, o meu pai presta atenção ao meu ponto de vista					
13 - O meu pai confia na minha maneira de pensar					
14 - Como o meu pai tem lá os problemas dele, eu não o incomodo com os meus					
15 - O meu pai ajuda-me a compreender melhor a mim próprio					
16 - Converso com o meu pai acerca dos meus problemas e aborrecimentos					
17 - Sinto-me zangado com o meu pai					
18 - O meu pai não me dá muita atenção					
19 - O meu pai ajuda-me a falar com ele acerca das minhas dificuldades					
20 - O meu pai compreende-me					
21 - Quando estou zangado, o meu pai é uma pessoa que compreende o que estou a sentir					
22 - Tenho confiança no meu pai					
23 - O meu pai não percebe o que me acontece					
24 - Quando preciso desabafar, conto com o meu pai					
25 - Quando o meu pai sabe que estou preocupado com alguma coisa pergunta-me o que é que se passa					

IPPA – Inventory of Parent and Peer Attachment

OS MEUS AMIGOS

	Nunca ou quase nunca	Poucas vezes	Às vezes	Muitas Vezes	Sempre
1 - Gosto de conhecer a opinião dos meus amigos					
2 - Os meus amigos percebem quando estou aborrecido com alguma coisa					
3 - Quando conversamos, os meus amigos tentam perceber o meu ponto de vista					
4 - Falar dos meus problemas com os meus amigos faz-me sentir com vergonha ou palerma					
5 - Gostava de ter amigos diferentes					
6 - Os meus amigos compreendem-me					
7 - Os meus amigos encorajam-me a falar das minhas dificuldades					
8 - Os meus amigos aceitam-me tal como sou					
9 - Sinto necessidade de estar mais com os meus amigos					
10 - Os meus amigos não compreendem o que se passa comigo					
11 - Quando estou com os meus amigos sinto-me só e à parte deles					
12 - Os meus amigos ouvem o que tenho para dizer					
13 - Os meus amigos são bons amigos					
14 - É fácil conversar com os meus amigos					
15 - Quando estou zangado com alguma coisa, os meus amigos tentam compreender-me					
16 - Os meus amigos ajudam-me a compreender-me melhor a mim próprio					
17 - Os meus amigos preocupam-se com o meu bem-estar					
18 - Sinto-me zangado com os meus amigos					
19 - Posso contar com os meus amigos quando sinto necessidade de desabafar					
20 - Confio nos meus amigos					
21 - Os meus amigos respeitam os meus sentimentos					
22 - Não mostro aos meus amigos quando estou aborrecido					
23 - Os meus amigos irritam-se comigo por causa de coisinhas sem importância					
24 - Posso contar aos meus amigos os meus problemas e chatices					
25 - Quando os meus amigos sabem que estou preocupado com alguma coisa perguntam-me o que se passa					

Obrigada pela tua colaboração!

Anexo II

Construção do Questionário

Cristina Sofia Raposo Correia Botelho
Faculdade de Psicologia e Ciências da Educação
Universidade de Lisboa
1649-013 Lisboa
E-mail: Cristina_Botelho@hotmail.com
Contacto telefónico: 962823658

Exma. Dra. Patrícia António

Lisboa, 11 de Janeiro de 2008

O meu nome é Cristina Botelho e sou aluna do 5º Ano do Mestrado Integrado de Psicologia, núcleo de Psicologia Clínica Dinâmica, da Faculdade de Psicologia e de Ciências da Educação da Universidade de Lisboa.

Para efeitos da minha Dissertação de Mestrado, estou actualmente a desenvolver um projecto de investigação acerca das representações das figuras de vinculação significativas dos jovens condutores que incorrem em comportamentos rodoviários de risco. O objectivo deste trabalho de investigação é avaliar o efeito das representações ou qualidade da vinculação dos jovens às figuras de relação significativas e a adopção de comportamentos rodoviários de risco, na condução de veículos motorizados de duas rodas.

Por indicação do meu orientador, o Professor Doutor Manuel Matos, consultei a sua Tese de Mestrado “Avaliação do Programa de Formação de Jovens Ciclomotoristas – Licença Especial 50cc da Prevenção Rodoviária Portuguesa” e tive oportunidade de constatar que se dedicou à avaliação do percurso e características de condução dos jovens condutores de ciclomotores e motocicletas.

De forma a avaliar a variável dependente “*Conduta de risco na condução de um veículo motorizado de duas rodas*” do presente projecto de investigação, surgiu a necessidade de construir um questionário. Por constatar que alguns dos itens do seu questionário correspondiam à operacionalização do que considerei ser um comportamento de risco na condução de veículos motorizados de duas rodas, venho por

este meio pedir autorização para o uso (integral ou parcial) de alguns itens do questionário que elaborou.

Fico ao seu inteiro dispor para eventuais esclarecimentos e aguardo com expectativa a sua resposta.

Sem mais assunto de momento e agradecendo deste já a atenção dispensada, apresento os meus melhores cumprimentos,

Cristina Botelho

Anexo III

Recolha da Amostra

Cristina Sofia Raposo Correia Botelho
Faculdade de Psicologia e Ciências da Educação
Universidade de Lisboa
1649-013 Lisboa
E-mail: Cristina_Botelho@hotmail.com
Contacto telefónico: 962823658

Exma. Dra. Vera Martins

Lisboa, 09 de Dezembro de 2008

O meu nome é Cristina Botelho e sou aluna do 5º Ano do Mestrado Integrado de Psicologia, núcleo de Psicologia Clínica Dinâmica, da Faculdade de Psicologia e de Ciências da Educação da Universidade de Lisboa.

Para efeitos da minha Dissertação de Mestrado, estou actualmente a desenvolver um projecto de investigação acerca das representações das figuras de vinculação significativas dos jovens condutores que incorrem em comportamentos rodoviários de risco. O meu interesse por esta área relativa aos comportamentos de risco na adolescência adveio de um trabalho que efectuei no passado ano lectivo, acerca do Programa de Formação de Jovens Ciclomotoristas – Licença Especial 50cc da Prevenção Rodoviária Portuguesa.

O objectivo deste trabalho de investigação é avaliar o efeito das representações ou qualidade da vinculação dos jovens às figuras de relação significativas e a adopção de comportamentos rodoviários de risco. Como tal, a amostra de sujeitos que pretendo recolher, deverá ter um historial de comportamento de condução de risco, devidamente avaliado por um questionário que se encontra de momento em fase de construção. Posteriormente, pretendo comparar a natureza das representações paternas deste grupo experimental com as de um grupo controlo, cujas características de assemelham em tudo ao primeiro, excepto no que concerne à componente de condução de risco.

Devido à especificidade deste grupo experimental e do elevado número de sujeitos requeridos, gostaria de contar com a vossa ajuda para a localização de possíveis

participantes neste estudo. Desconheço a vossa actual actividade no âmbito dos projectos de reabilitação de indivíduos que, por exemplo, tenham sido objecto de procedimentos judiciais na sequência de uma ou mais infracções estradais, no entanto este tipo de acções seriam as apropriadas para a recolha dos sujeitos requeridos para esta investigação. É pela acção que a Prevenção Rodoviária Portuguesa desenvolve junto desta população, que apelo à vossa colaboração neste projecto de investigação.

O perfil de jovens que se pretende localizar é o seguinte:

- Jovens do sexo masculino;
- Idades compreendidas entre os 17 e 21 anos a partir de 1 de Janeiro de 2008 (nascidos em 1986, 1987, 1988, 1989, 1990, 1991);
- Actualmente condutores de ciclomotor ou motociclo;

A participação neste estudo implica o preenchimento de 3 questionários: um relativo à compreensão de como tem sido o percurso dos jovens enquanto condutores de veículos motorizados de duas rodas e características de condução; e outros dois relativos à percepção destes jovens a propósito da relação/ligação com as figuras parentais e com os pares. A recolha dos dados pode assumir um carácter grupal, o que torna o número de sessões de recolha reduzido e a economia de tempo significativa.

Para que esta investigação se torne viável é essencial o envolvimento de todos quantos possam juntar-se a ela e, deste modo, contribuir para uma maior compreensão na área da adopção de comportamentos rodoviários de risco e consequente influência no índice de sinistralidade tão premente nas idades mais jovens. Este é um problema com uma expressão significativa no domínio da saúde pública nacional, pelo que o nosso contributo será, de certo, revestido de grande importância e interesse. Em última instância, visa-se o contributo na implementação de medidas de prevenção e segurança rodoviárias dirigidas a esta população de risco.

Fico ao seu inteiro dispor para eventuais esclarecimentos e aguardo com expectativa a sua resposta.

Sem mais assunto de momento e agradecendo deste já a atenção dispensada, apresento os meus melhores cumprimentos,

Cristina Botelho

Cristina Sofia Raposo Correia Botelho
Faculdade de Psicologia e Ciências da Educação
Universidade de Lisboa
1649-013 Lisboa
E-mail: Cristina_Botelho@hotmail.com
Contacto telefónico: 962823658

Exma. Senhora
Presidente da Direcção do Clube *Motard* da Amadora

Lisboa, 11 de Janeiro de 2008

Sou aluna do 5º Ano do Mestrado Integrado de Psicologia, núcleo de Psicologia Clínica Dinâmica, da Faculdade de Psicologia e de Ciências da Educação da Universidade de Lisboa.

Para efeitos da minha Dissertação de Mestrado, estou actualmente a desenvolver um projecto de investigação acerca das representações das figuras de vinculação significativas dos jovens condutores que incorrem em comportamentos rodoviários de risco. O objectivo deste trabalho de investigação é avaliar o efeito das representações ou qualidade da vinculação dos jovens às figuras de relação significativas e a adopção de comportamentos rodoviários de risco, na condução de um veículo motorizado de duas rodas.

Devido à especificidade do grupo experimental e do elevado número de sujeitos requeridos, gostaria de contar com a vossa ajuda para a localização de possíveis participantes neste estudo. O perfil de jovens que se pretende localizar é o seguinte:

- Jovens do sexo masculino;
- Idades compreendidas entre os 17 e 22 anos a partir de 1 de Janeiro de 2008 (nascidos em 1986, 1987, 1988, 1989, 1990, 1991);

- Actualmente condutores de ciclomotor ou motociclo.

A participação neste estudo implica o preenchimento individual de 2 questionários: um relativo à compreensão de como tem sido o percurso dos jovens enquanto condutores de veículos motorizados de duas rodas e características de condução; e outro relativo à percepção destes jovens a propósito da relação/ligação com as figuras parentais e com os pares.

Para que esta investigação se torne viável é essencial o envolvimento de todos quantos possam juntar-se a ela e, deste modo, contribuir para uma maior compreensão na área da adopção de comportamentos rodoviários de risco e conseqüente influência no índice de sinistralidade tão premente nas idades mais jovens. Este é um problema com uma expressão significativa no domínio da saúde pública nacional, pelo que o nosso contributo será, de certo, revestido de grande importância e interesse. Em última instância, visa-se o contributo na implementação de medidas de prevenção e segurança rodoviárias dirigidas a esta população de risco.

Fico ao seu inteiro dispor para eventuais esclarecimentos e aguardo com expectativa a sua resposta. Sem mais assunto de momento e agradecendo deste já a atenção dispensada, apresento os meus melhores cumprimentos.

(Cristina Botelho)

Cristina Sofia Raposo Correia Botelho
Faculdade de Psicologia e Ciências da Educação
Universidade de Lisboa
1649-013 Lisboa
E-mail: Cristina_Botelho@hotmail.com
Contacto telefónico: 962823658

Exma. Senhores
Associados do Vespa Clube de Lisboa

Lisboa, 17 de Dezembro de 2008

O meu nome é Cristina Botelho e sou aluna do 5º Ano do Mestrado Integrado de Psicologia, núcleo de Psicologia Clínica Dinâmica, da Faculdade de Psicologia e de Ciências da Educação da Universidade de Lisboa.

Para efeitos da minha Dissertação de Mestrado, estou actualmente a desenvolver um projecto de investigação acerca das características de condução dos jovens condutores de ciclomotores e/ou motociclos. O objectivo deste trabalho é também avaliar o efeito das representações ou qualidade da vinculação dos jovens às figuras de relação significativas na sua conduta de condução.

Devido à especificidade deste grupo experimental e do elevado número de sujeitos requeridos, gostaria de contar com a vossa ajuda para a localização de possíveis participantes neste estudo. O perfil de jovens que se pretende localizar é o seguinte:

- Jovens do sexo masculino;
- Idades compreendidas entre os 17 e 22 anos a partir de 1 de Janeiro de 2008 (nascidos em 1986, 1987, 1988, 1989, 1990, 1991);
- Actualmente condutores de ciclomotor e/ou motociclo;

A participação neste estudo implica somente o preenchimento de 2 questionários: um relativo à compreensão de como tem sido o percurso dos jovens enquanto condutores de veículos motorizados de duas rodas e características de

condução; e outro relativo à percepção destes jovens a propósito da relação/ligação com as figuras parentais e com os pares.

Para que esta investigação se torne viável é essencial o envolvimento de todos quantos possam juntar-se a ela e, deste modo, contribuir para uma maior compreensão na área do comportamento rodoviário de jovens condutores de veículos motorizados de duas rodas e conseqüente influência no índice de sinistralidade tão premente nas idades mais jovens. Este é um problema com uma expressão significativa no domínio da saúde pública nacional, pelo que o nosso contributo será, de certo, revestido de grande importância e interesse. Em última instância, visa-se o contributo na implementação de medidas de prevenção e segurança rodoviárias dirigidas a esta população de risco.

Fico ao vosso inteiro dispor para eventuais esclarecimentos e aguardo com expectativa a vossa resposta.

Sem mais assunto de momento e agradecendo deste já a atenção dispensada, apresento os meus melhores cumprimentos,

(Cristina Botelho)

Anexo IV

Análise Estatística – Objectivo Geral 1

Estatística Analítica

Objectivo Geral 1

1. Cálculo dos *Alfas* de Cronbach

1.1. Cálculo dos *Alfas* de Cronbach para o IPPA – Subescala Vinculação à Mãe (tabela 5)

1.1.1. Factor Confiança

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,899	10

1.1.2. Factor Comunicação

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,897	9

1.1.3. Factor Alienação

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,813	6

1.1.4. Escala total

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,819	25

1.2. Cálculo dos *Alfas* de Cronbach para o IPPA – Subescala Vinculação ao Pai (tabela 5)

1.2.1. Factor Confiança

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,906	10

1.2.2. Factor Comunicação

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,937	9

1.2.3. Factor Alienação

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,811	6

1.2.4. Escala total

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,853	25

1.3. Cálculo dos *Alfas* de Cronbach para o IPPA – Subescala Vinculação aos Pares (tabela 5)

1.3.1. Factor Confiança

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,817	10

1.3.2. Factor Comunicação

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,879	8

1.3.3. Factor Alienação

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,744	7

1.3.4. Escala total

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,766	25

1.4. Cálculo dos *Alfas* de Cronbach para o IPPA – Escala Total de Vinculação (tabela 5)

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,859	75

1.5. Cálculo dos *Alfas* de Cronbach para a escala de comportamento de risco (23 itens) – Escala Total

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,794	23

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
Cansado ou fatigado	47,38	100,177	,576	,774
Com sono	47,81	101,964	,467	,780
Sob o efeito de álcool	48,28	97,693	,652	,769
Sob o efeito de drogas	48,50	102,065	,443	,781
Triste e/ou zangado	47,34	108,555	,139	,798
Eufórico e/ou contente	46,50	110,323	,081	,800
Não uso capacete devidamente	48,94	112,060	,167	,794
Não circulo com os médios acesos	48,50	109,355	,113	,799
Não respeito as prioridades	48,34	106,555	,374	,786
Não dou passagem aos peões	48,06	100,448	,635	,773
Faço acrobacias	47,84	98,975	,620	,772
Circulo acima dos limites de velocidade	46,72	101,176	,425	,782
Não respeito as filas de trânsito	46,63	112,306	-,032	,811
Ultrapasso pela direita	47,50	106,774	,151	,800
Não respeito a distância de segurança	47,28	107,305	,181	,796
Não sinalizo as manobras	47,38	104,435	,242	,794
Faço corridas/"picanços" com os meus amigos	47,47	98,128	,535	,775
Não respeito a sinalização	48,22	105,015	,446	,783
Antes de iniciar uma manobra não verifico o trânsito à minha volta	48,38	105,145	,434	,784

Não assumo um estilo de condução mais cuidado se o piso estiver molhado	48,59	103,152	,706	,776
Não estou atento às outras pessoas que circulam na via pública	48,44	100,577	,749	,771
Conduzo sem a devida habilitação legal	48,13	104,758	,185	,800
Conduzo sem a devida revisão do veículo efectuada	48,47	107,289	,232	,792

1.6. Cálculo dos *Alfas* de Cronbach para a escala de comportamento de risco (13 itens)

– Escala Total (tabela 6)

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,878	13

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
Cansado ou fatigado	23,72	57,628	,578	,868
Com sono	24,16	58,523	,496	,873
Sob o efeito de álcool	24,63	56,435	,609	,867
Sob o efeito de drogas	24,84	59,684	,402	,879
Não respeito as prioridades	24,69	60,802	,524	,872
Não dou passagem aos peões	24,41	57,088	,698	,862
Faço acrobacias	24,19	55,835	,683	,862
Circulo acima dos limites de velocidade	23,06	56,770	,513	,873
Faço corridas/"picanços" com os meus amigos	23,81	55,706	,553	,871
Não respeito a sinalização	24,56	60,706	,501	,872
Antes de iniciar uma manobra não verifico o trânsito à minha volta	24,72	61,628	,422	,876
Não assumo um estilo de condução mais cuidado se o piso estiver molhado	24,94	59,867	,722	,865
Não estou atento às outras pessoas que circulam na via pública	24,78	57,854	,767	,861

2. Cálculo dos Coeficientes de Correlação de Spearman

2.1. Relação entre as variáveis Relação/ligação do jovem condutor às figuras parentais e aos pares e Comportamento de risco na condução de um veículo motorizado de duas rodas

Correlations

			Total Vinculação	Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)
Spearman's rho	Total Vinculação	Correlation Coefficient	1,000	-,580(**)
		Sig. (2-tailed)	.	,001
		N	30	30
	Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)	Correlation Coefficient	-,580(**)	1,000
		Sig. (2-tailed)	,001	.
		N	30	32

** Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

2.2. Coeficientes de Correlação de Spearman entre as variáveis Vinculação (mãe, pai e pares) e Comportamento de risco (tabela 7)

Correlations

			Total Vinculação Mãe	Total Vinculação Pai	Total Vinculação Pares	Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)
Spearman's rho	Total Vinculação Mãe	Correlation Coefficient	1,000	,378(*)	,516(**)	-,632(**)
		Sig. (2-tailed)	.	,040	,004	,000
		N	30	30	30	30
	Total Vinculação Pai	Correlation Coefficient	,378(*)	1,000	,552(**)	-,354(*)
		Sig. (2-tailed)	,040	.	,001	,047
		N	30	32	32	32
	Total Vinculação Pares	Correlation Coefficient	,516(**)	,552(**)	1,000	-,426(*)
		Sig. (2-tailed)	,004	,001	.	,015
		N	30	32	32	32
	Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)	Correlation Coefficient	-,632(**)	-,354(*)	-,426(*)	1,000
		Sig. (2-tailed)	,000	,047	,015	.
		N	30	32	32	32

* Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

** Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

2.3. Coeficientes de Correlação de Spearman entre as variáveis Vinculação (mãe, pai e pares) e factores da medida geral de vinculação (confiança, comunicação e alienação) (tabela 8)

2.3.1. Subescala Vinculação à Mãe

Correlations

			Total Vinculação Mãe	Subescala Confiança Mãe	Subescala Comunicação Mãe	Subescala Alienação Mãe
Spearman's rho	Total Vinculação Mãe	Correlation Coefficient	1,000	,950(**)	,911(**)	-,831(**)
		Sig. (2-tailed)	.	,000	,000	,000
		N	30	30	30	30
	Subescala Confiança Mãe	Correlation Coefficient	,950(**)	1,000	,892(**)	-,695(**)
		Sig. (2-tailed)	,000	.	,000	,000
		N	30	30	30	30
	Subescala Comunicação Mãe	Correlation Coefficient	,911(**)	,892(**)	1,000	-,598(**)
		Sig. (2-tailed)	,000	,000	.	,000
		N	30	30	30	30
	Subescala Alienação Mãe	Correlation Coefficient	-,831(**)	-,695(**)	-,598(**)	1,000
		Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	.
		N	30	30	30	30

** Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

2.3.2. Subescala Vinculação ao Pai

Correlations

			Subescala Confiança Pai	Subescala Comunicação Pai	Subescala Alienação Pai	Total Vinculação Pai
Spearman's rho	Subescala Confiança Pai	Correlation Coefficient	1,000	,788(**)	-,823(**)	,958(**)
		Sig. (2-tailed)	.	,000	,000	,000
		N	32	32	32	32
	Subescala Comunicação Pai	Correlation Coefficient	,788(**)	1,000	-,592(**)	,904(**)
		Sig. (2-tailed)	,000	.	,000	,000
		N	32	32	32	32
	Subescala Alienação Pai	Correlation Coefficient	-,823(**)	-,592(**)	1,000	-,833(**)
		Sig. (2-tailed)	,000	,000	.	,000
		N	32	32	32	32
	Total Vinculação Pai	Correlation Coefficient	,958(**)	,904(**)	-,833(**)	1,000
		Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	.
		N	32	32	32	32

** Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

2.3.3. Subescala Vinculação aos Pares

Correlations

			Subescala Confiança Pares	Subescala Comunicação Pares	Subescala Alienação Pares	Total Vinculação Pares
Spearman's rho	Subescala Confiança Pares	Correlation Coefficient	1,000	,703(**)	-,534(**)	,901(**)
		Sig. (2-tailed)	.	,000	,002	,000
		N	32	32	32	32
	Subescala Comunicação Pares	Correlation Coefficient	,703(**)	1,000	-,323	,808(**)
		Sig. (2-tailed)	,000	.	,071	,000
		N	32	32	32	32
	Subescala Alienação Pares	Correlation Coefficient	-,534(**)	-,323	1,000	-,721(**)
		Sig. (2-tailed)	,002	,071	.	,000
		N	32	32	32	32
	Total Vinculação Pares	Correlation Coefficient	,901(**)	,808(**)	-,721(**)	1,000
		Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	.
		N	32	32	32	32

** Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

2.4. Coeficientes de Correlação de Spearman entre as variáveis Comportamento de Risco e factores da medida geral de vinculação (confiança, comunicação e alienação) (tabela 9)

2.4.1. Subescala Vinculação à Mãe

Correlations

			Subescala Confiança Mãe	Subescala Comunicação Mãe	Subescala Alienação Mãe	Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)
Spearman's rho	Subescala Confiança Mãe	Correlation Coefficient	1,000	,892(**)	-,695(**)	-,564(**)
		Sig. (2-tailed)	.	,000	,000	,001
		N	30	30	30	30
	Subescala Comunicação Mãe	Correlation Coefficient	,892(**)	1,000	-,598(**)	-,561(**)
		Sig. (2-tailed)	,000	.	,000	,001
		N	30	30	30	30
	Subescala Alienação Mãe	Correlation Coefficient	-,695(**)	-,598(**)	1,000	,573(**)
		Sig. (2-tailed)	,000	,000	.	,001
		N	30	30	30	30
	Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)	Correlation Coefficient	-,564(**)	-,561(**)	,573(**)	1,000
		Sig. (2-tailed)	,001	,001	,001	.
		N	30	30	30	32

** Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

2.4.2. Subescala Vinculação ao Pai

Correlations

			Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)	Subescala Confiança Pai	Subescala Comunicação Pai	Subescala Alienação Pai
Spearman's rho	Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)	Correlation Coefficient	1,000	-,292	-,389(*)	,259
		Sig. (2-tailed)	.	,105	,028	,152
		N	32	32	32	32
	Subescala Confiança Pai	Correlation Coefficient	-,292	1,000	,788(**)	-,823(**)
		Sig. (2-tailed)	,105	.	,000	,000
		N	32	32	32	32
	Subescala Comunicação Pai	Correlation Coefficient	-,389(*)	,788(**)	1,000	-,592(**)
		Sig. (2-tailed)	,028	,000	.	,000
		N	32	32	32	32
	Subescala Alienação Pai	Correlation Coefficient	,259	-,823(**)	-,592(**)	1,000
		Sig. (2-tailed)	,152	,000	,000	.
		N	32	32	32	32

* Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

** Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

2.4.3. Subescala Vinculação aos Pares

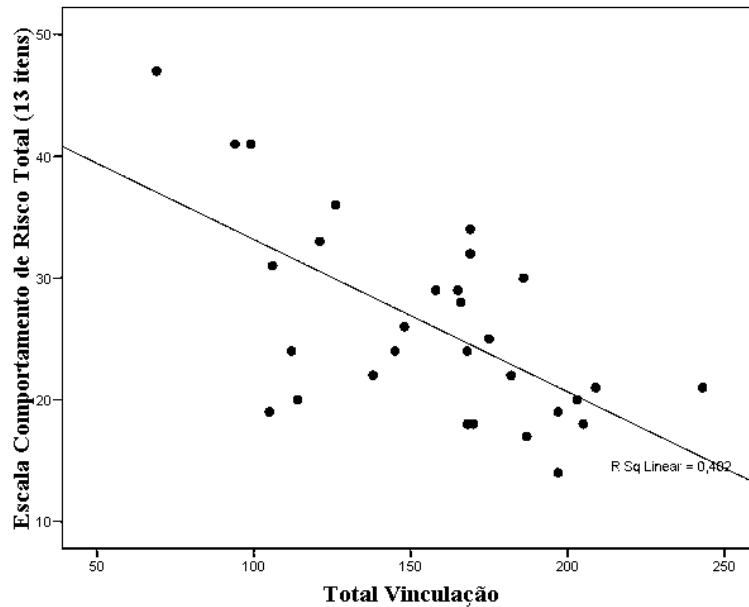
Correlations

			Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)	Subescala Confiança Pares	Subescala Comunicação Pares	Subescala Alienação Pares
Spearman's rho	Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)	Correlation Coefficient	1,000	-,453(**)	-,321	,341
		Sig. (2-tailed)	.	,009	,073	,056
		N	32	32	32	32
	Subescala Confiança Pares	Correlation Coefficient	-,453(**)	1,000	,703(**)	-,534(**)
		Sig. (2-tailed)	,009	.	,000	,002
		N	32	32	32	32
	Subescala Comunicação Pares	Correlation Coefficient	-,321	,703(**)	1,000	-,323
		Sig. (2-tailed)	,073	,000	.	,071
		N	32	32	32	32
	Subescala Alienação Pares	Correlation Coefficient	,341	-,534(**)	-,323	1,000
		Sig. (2-tailed)	,056	,002	,071	.
		N	32	32	32	32

** Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

3. Ajustamento do Modelo de Regressão Linear Univariado

3.1. Caracterização da relação linear entre as variáveis Vinculação e Comportamento de Risco (gráfico 1)



Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,634(a)	,402	,380	6,346

a Predictors: (Constant), Total Vinculação

ANOVA(b)

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	756,953	1	756,953	18,794	,000(a)
	Residual	1127,747	28	40,277		
	Total	1884,700	29			

a Predictors: (Constant), Total Vinculação

b Dependent Variable: Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)

Coefficients(a)

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	45,678	4,662		9,797	,000
	Total Vinculação	-,125	,029	-,634	-4,335	,000

a Dependent Variable: Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)

4. Definição dos grupos de risco superior e risco inferior: cálculo do Percentil 50

Statistics

Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)

N	Valid	32
	Missing	0
Percentiles	50	24,00

Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 14	1	3,1	3,1	3,1
17	1	3,1	3,1	6,3
18	3	9,4	9,4	15,6
19	2	6,3	6,3	21,9
20	2	6,3	6,3	28,1
21	3	9,4	9,4	37,5
22	2	6,3	6,3	43,8
24	3	9,4	9,4	53,1
25	1	3,1	3,1	56,3
26	1	3,1	3,1	59,4
28	1	3,1	3,1	62,5
29	2	6,3	6,3	68,8
30	1	3,1	3,1	71,9
31	1	3,1	3,1	75,0
32	1	3,1	3,1	78,1
33	1	3,1	3,1	81,3
34	1	3,1	3,1	84,4
36	1	3,1	3,1	87,5
40	1	3,1	3,1	90,6
41	2	6,3	6,3	96,9
47	1	3,1	3,1	100,0
Total	32	100,0	100,0	

5. Estudo dos grupos: Grupo de Risco Inferior e Grupo de Risco Superior

5.1. Coeficientes de Correlação de Spearman entre as variáveis Vinculação (mãe, pai e pares) e Comportamento de Risco para os grupos de risco inferior e superior (tabela 10)

5.1.1. Grupo de Risco Superior

Correlations

			Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)	Total Vinculação	Total Vinculação Mãe	Total Vinculação Pai	Total Vinculação Pares
Spearman's rho	Escala C. de Risco Total (13 itens)	Correlation Coefficient	1,000	-,650(*)	-,257	-,860(**)	-,459
		Sig. (2-tailed)	.	,012	,375	,000	,085
		N	15	14	14	15	15
	Total Vinculação	Correlation Coefficient	-,650(*)	1,000	,702(**)	,884(**)	,891(**)
		Sig. (2-tailed)	,012	.	,005	,000	,000
		N	14	14	14	14	14
	Total Vinculação Mãe	Correlation Coefficient	-,257	,702(**)	1,000	,425	,415
		Sig. (2-tailed)	,375	,005	.	,130	,140
		N	14	14	14	14	14
	Total Vinculação Pai	Correlation Coefficient	-,860(**)	,884(**)	,425	1,000	,682(**)
		Sig. (2-tailed)	,000	,000	,130	.	,005
		N	15	14	14	15	15
	Total Vinculação Pares	Correlation Coefficient	-,459	,891(**)	,415	,682(**)	1,000
		Sig. (2-tailed)	,085	,000	,140	,005	.
		N	15	14	14	15	15

* Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

** Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

5.1.2. Grupo de Risco Inferior

Correlations

			Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)	Total Vinculação	Total Vinculação Mãe	Total Vinculação Pai	Total Vinculação Pares
Spearman's rho	Escala C. de Risco Total (13 itens)	Correlation Coefficient	1,000	-,305	-,413	-,146	-,179
		Sig. (2-tailed)	.	,250	,112	,576	,493
		N	17	16	16	17	17
Total Vinculação	Total Vinculação	Correlation Coefficient	-,305	1,000	,770(**)	,810(**)	,690(**)
		Sig. (2-tailed)	,250	.	,000	,000	,003
		N	16	16	16	16	16
Total Vinculação Mãe	Total Vinculação Mãe	Correlation Coefficient	-,413	,770(**)	1,000	,380	,404
		Sig. (2-tailed)	,112	,000	.	,147	,121
		N	16	16	16	16	16
Total Vinculação Pai	Total Vinculação Pai	Correlation Coefficient	-,146	,810(**)	,380	1,000	,449
		Sig. (2-tailed)	,576	,000	,147	.	,071
		N	17	16	16	17	17
Total Vinculação Pares	Total Vinculação Pares	Correlation Coefficient	-,179	,690(**)	,404	,449	1,000
		Sig. (2-tailed)	,493	,003	,121	,071	.
		N	17	16	16	17	17

** Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

5.2. Ajustamento do Modelo de Regressão Linear Univariado

5.2.1. Modelos de regressão linear para os grupos de risco inferior e superior em relação às variáveis Vinculação Total e Comportamento de Risco (tabela 11)

5.2.1.1. Grupo de Risco Superior

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,816(a)	,666	,638	3,797

a Predictors: (Constant), Total Vinculação

ANOVA(b)

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	344,992	1	344,992	23,929	,000(a)
	Residual	173,008	12	14,417		
	Total	518,000	13			

a Predictors: (Constant), Total Vinculação

b Dependent Variable: Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)

Coefficients(a)

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	52,704	4,154		12,688	,000
	Total Vinculação	-,141	,029	-,816	-4,892	,000

a Dependent Variable: Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)

5.2.1.2. Grupo de Risco Inferior

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,309(a)	,095	,031	38,892

a Predictors: (Constant), Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)

ANOVA(b)

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	2228,083	1	2228,083	1,473	,245(a)
	Residual	21175,855	14	1512,561		
	Total	23403,938	15			

a Predictors: (Constant), Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)

b Dependent Variable: Total Vinculação

Coefficients(a)

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	259,011	72,807		3,558	,003
	Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)	-4,365	3,596	-,309	-1,214	,245

a Dependent Variable: Total Vinculação

5.2.2. Coeficientes de correlação e respectivas proporções de variância explicadas pelos modelos de regressão linear para o grupo de risco superior em relação às variáveis Vinculação (mãe, pai e pares) e Comportamento de Risco (tabela 12)

5.2.2.1. Subescala Vinculação à Mãe

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,374(a)	,140	,068	16,691

a Predictors: (Constant), Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)

ANOVA(b)

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	544,326	1	544,326	1,954	,187(a)
	Residual	3342,888	12	278,574		
	Total	3887,214	13			

a Predictors: (Constant), Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)

b Dependent Variable: Total Vinculação Mãe

Coefficients(a)

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	72,185	24,608		2,933	,013
	Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)	-1,025	,733	-,374	-1,398	,187

a Dependent Variable: Total Vinculação Mãe

5.2.2.2. Subescala Vinculação ao Pai

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,890(a)	,791	,775	8,374

a Predictors: (Constant), Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)

ANOVA(b)

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	3455,992	1	3455,992	49,284	,000(a)
	Residual	911,608	13	70,124		
	Total	4367,600	14			

a Predictors: (Constant), Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)

b Dependent Variable: Total Vinculação Pai

Coefficients(a)

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	129,263	12,000		10,772	,000
	Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)	-2,476	,353	-,890	-7,020	,000

a Dependent Variable: Total Vinculação Pai

5.2.2.3. Subescala Vinculação aos Pares

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,646(a)	,417	,373	7,714

a Predictors: (Constant), Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)

ANOVA(b)

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	554,174	1	554,174	9,313	,009(a)
	Residual	773,559	13	59,505		
	Total	1327,733	14			

a Predictors: (Constant), Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)

b Dependent Variable: Total Vinculação Pares

Coefficients(a)

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	87,315	11,054		7,899	,000
	Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)	-,991	,325	-,646	-3,052	,009

a Dependent Variable: Total Vinculação Pares

5.2.3. Coeficientes de correlação e respectivas proporções de variância explicadas pelos modelos de regressão linear para o grupo de risco inferior em relação às variáveis Vinculação (mãe, pai e pares) e Comportamento de Risco

5.2.3.1. Subescala Vinculação à mãe

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,417(a)	,174	,115	14,008

a Predictors: (Constant), Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)

ANOVA(b)

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	577,809	1	577,809	2,945	,108(a)
	Residual	2747,129	14	196,223		
	Total	3324,938	15			

a Predictors: (Constant), Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)

b Dependent Variable: Total Vinculação Mãe

Coefficients(a)

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	104,534	26,224		3,986	,001
	Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)	-2,223	1,295	-,417	-1,716	,108

a Dependent Variable: Total Vinculação Mãe

5.2.3.2. Subescala Vinculação ao Pai

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,137(a)	,019	-,047	23,217

a Predictors: (Constant), Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)

ANOVA(b)

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	153,681	1	153,681	,285	,601(a)
	Residual	8085,378	15	539,025		
	Total	8239,059	16			

a Predictors: (Constant), Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)

b Dependent Variable: Total Vinculação Pai

Coefficients(a)

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	72,746	43,407		1,676	,114
	Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)	-1,142	2,139	-,137	-,534	,601

a Dependent Variable: Total Vinculação Pai

5.2.3.3. Subescala Vinculação aos Pares

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,238(a)	,057	-,006	10,599

a Predictors: (Constant), Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)

ANOVA(b)

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	101,542	1	101,542	,904	,357(a)
	Residual	1684,929	15	112,329		
	Total	1786,471	16			

a Predictors: (Constant), Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)

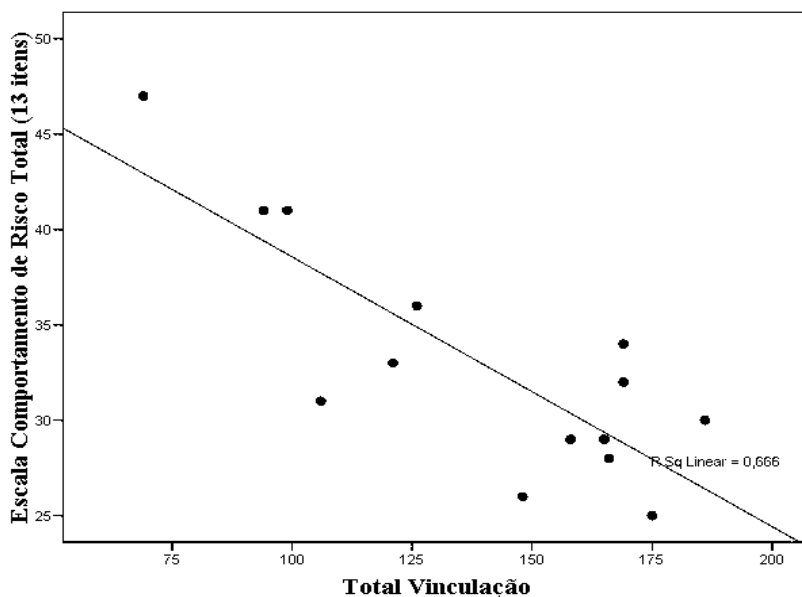
b Dependent Variable: Total Vinculação Pares

Coefficients(a)

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	80,857	19,815		4,081	,001
	Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)	-,929	,977	-,238	-,951	,357

a Dependent Variable: Total Vinculação Pares

5.2.4. Caracterização da relação linear entre as variáveis Vinculação e Comportamento de risco para o grupo de risco superior (gráfico 2)



Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,816(a)	,666	,638	21,916

a Predictors: (Constant), Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)

ANOVA(b)

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	11493,436	1	11493,436	23,929	,000(a)
	Residual	5763,778	12	480,315		
	Total	17257,214	13			

a Predictors: (Constant), Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)

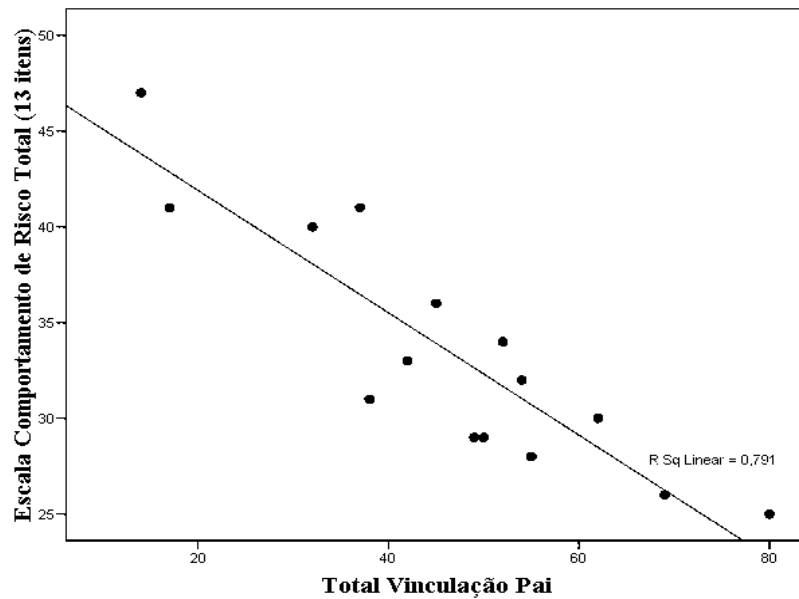
b Dependent Variable: Total Vinculação

Coefficients(a)

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	294,801	32,312		9,124	,000
	Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)	-4,710	,963	-,816	-4,892	,000

a Dependent Variable: Total Vinculação

5.2.5. Caracterização da relação linear entre as variáveis Vinculação ao Pai e Comportamento de risco para o grupo de risco superior (gráfico 3)



Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,890(a)	,791	,775	8,374

a Predictors: (Constant), Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)

ANOVA(b)

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	3455,992	1	3455,992	49,284	,000(a)
	Residual	911,608	13	70,124		
	Total	4367,600	14			

a Predictors: (Constant), Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)

b Dependent Variable: Total Vinculação Pai

Coefficients(a)

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	129,263	12,000		10,772	,000
	Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)	-2,476	,353	-,890	-7,020	,000

a Dependent Variable: Total Vinculação Pai

Anexo V

Análise Estatística – Objectivo Geral 2

Objectivo Geral 2

6. Caracterização do contexto e das experiências de condução dos jovens, em função do comportamento de risco na condução de veículos motorizados de duas rodas

6.1. Coeficiente de Correlação de Spearman entre o Comportamento de risco e Número de acidentes enquanto condutor de veículos motorizados de duas rodas

Correlations

			Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)	Número de Acidentes
Spearman's rho	Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)	Correlation Coefficient	1,000	,157
		Sig. (2-tailed)	.	,391
		N	32	32
	Número de Acidentes	Correlation Coefficient	,157	1,000
		Sig. (2-tailed)	,391	.
		N	32	32

6.2. Coeficiente de Correlação de Spearman entre o Comportamento de risco e Idade de início de condução de ciclomotores e motocicletas

Correlations

			Início de Condução de Ciclomotor	Início de Condução de Motociclo	Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)
Spearman's rho	Início de Condução de Ciclomotor	Correlation Coefficient	1,000	,836(**)	,074
		Sig. (2-tailed)	.	,000	,726
		N	25	20	25
	Início de Condução de Motociclo	Correlation Coefficient	,836(**)	1,000	,013
		Sig. (2-tailed)	,000	.	,951
		N	20	25	25
	Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)	Correlation Coefficient	,074	,013	1,000
		Sig. (2-tailed)	,726	,951	.
		N	25	25	32

** Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

6.3. Coeficiente de Correlação de Spearman entre o Comportamento de risco e Experiência de condução do jovem (quilómetros percorridos enquanto condutor de ciclomotores e/ou motocicletos)

Correlations

			Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)	Quilómetros percorridos até à actualidade enquanto condutor de ciclomotor/motociclo
Spearman's rho	Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)	Correlation Coefficient	1,000	,198
		Sig. (2-tailed)	.	,276
		N	32	32
	Quilómetros percorridos até à actualidade enquanto condutor de ciclomotor/motociclo	Correlation Coefficient	,198	1,000
		Sig. (2-tailed)	,276	.
		N	32	32

6.4. Coeficiente de Correlação de Spearman entre o Comportamento de risco e Número de autos estatais enquanto condutor de veículos motorizados de duas rodas

Correlations

			Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)	Número de autos estatais
Spearman's rho	Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)	Correlation Coefficient	1,000	,243
		Sig. (2-tailed)	.	,180
		N	32	32
	Número de autos estatais	Correlation Coefficient	,243	1,000
		Sig. (2-tailed)	,180	.
		N	32	32

7. Caracterização do contexto e das experiências de condução dos jovens do grupo de risco superior, em função do comportamento de risco na condução de veículos motorizados de duas rodas

7.1. Coeficiente de Correlação de Spearman entre o Comportamento de risco e Número de acidentes enquanto condutor de veículos motorizados de duas rodas

Correlations

			Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)	Número de Acidentes
Spearman's rho	Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)	Correlation Coefficient	1,000	,107
		Sig. (2-tailed)	.	,705
		N	15	15
	Número de Acidentes	Correlation Coefficient	,107	1,000
		Sig. (2-tailed)	,705	.
		N	15	15

7.2. Coeficiente de Correlação de Spearman entre o Comportamento de risco e Idade de início de condução de ciclomotores e motocicletas

Correlations

			Início de Condução de Ciclomotor	Início de Condução de Motociclo	Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)
Spearman's rho	Início de Condução de Ciclomotor	Correlation Coefficient	1,000	,917(**)	,269
		Sig. (2-tailed)	.	,000	,375
		N	13	10	13
	Início de Condução de Motociclo	Correlation Coefficient	,917(**)	1,000	,498
		Sig. (2-tailed)	,000	.	,119
		N	10	11	11
	Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)	Correlation Coefficient	,269	,498	1,000
		Sig. (2-tailed)	,375	,119	.
		N	13	11	15

** Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

7.3. Coeficiente de Correlação de Spearman entre o Comportamento de risco e Número de autos estatais enquanto condutor de veículos motorizados de duas rodas

Correlations

			Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)	Número de autos estatais
Spearman's rho	Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)	Correlation Coefficient	1,000	-,417
		Sig. (2-tailed)	.	,122
		N	15	15
	Número de autos estatais	Correlation Coefficient	-,417	1,000
		Sig. (2-tailed)	,122	.
		N	15	15

7.4. Coeficiente de Correlação de Spearman entre o Comportamento de risco e Experiência de condução do jovem (quilómetros percorridos enquanto condutor de ciclomotores e/ou motocicletas)

Correlations

			Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)	Quilómetros percorridos até à actualidade enquanto condutor de ciclomotor/motociclo
Spearman's rho	Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)	Correlation Coefficient	1,000	,120
		Sig. (2-tailed)	.	,670
		N	15	15
	Quilómetros percorridos até à actualidade enquanto condutor de ciclomotor/motociclo	Correlation Coefficient	,120	1,000
		Sig. (2-tailed)	,670	.
		N	15	15

8. Caracterização do contexto e das experiências de condução dos jovens do grupo de risco inferior, em função do comportamento de risco na condução de veículos motorizados de duas rodas

8.1. Coeficiente de Correlação de Spearman entre o Comportamento de risco e Número de acidentes enquanto condutor de veículos motorizados de duas rodas

Correlations

			Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)	Número de Acidentes
Spearman's rho	Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)	Correlation Coefficient	1,000	-,105
		Sig. (2-tailed)	.	,689
		N	17	17
	Número de Acidentes	Correlation Coefficient	-,105	1,000
		Sig. (2-tailed)	,689	.
		N	17	17

8.2. Coeficiente de Correlação de Spearman entre o Comportamento de risco e Idade de início de condução de ciclomotores e motocicletas

Correlations

			Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)	Início de condução de ciclomotor	Início de condução de motociclo	
Spearman's rho	Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)	Correlation Coefficient	1,000	,518	-,168	
		Sig. (2-tailed)	.	,084	,566	
		N	17	12	14	
		Início de condução de ciclomotor	Correlation Coefficient	,518	1,000	,668(*)
			Sig. (2-tailed)	,084	.	,035
			N	12	12	10
	Início de condução de motociclo	Correlation Coefficient	-,168	,668(*)	1,000	
		Sig. (2-tailed)	,566	,035	.	
		N	14	10	14	

* Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

8.3. Coeficiente de Correlação de Spearman entre o Comportamento de risco e Número de autos estatais enquanto condutor de veículos motorizados de duas rodas

Correlations

			Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)	Número de autos estatais
Spearman's rho	Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)	Correlation Coefficient	1,000	-,026
		Sig. (2-tailed)	.	,922
		N	17	17
	Número de autos estatais	Correlation Coefficient	-,026	1,000
		Sig. (2-tailed)	,922	.
		N	17	17

8.4. Coeficiente de Correlação de Spearman entre o Comportamento de risco e Experiência de condução do jovem (quilómetros percorridos enquanto condutor de ciclomotores e/ou motocicletas)

Correlations

			Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)	Quilómetros percorridos até à actualidade enquanto condutor de ciclomotor/motociclo
Spearman's rho	Escala Comportamento de Risco Total (13 itens)	Correlation Coefficient	1,000	-,018
		Sig. (2-tailed)	.	,945
		N	17	17
	Quilómetros percorridos até à actualidade enquanto condutor de ciclomotor/motociclo	Correlation Coefficient	-,018	1,000
		Sig. (2-tailed)	,945	.
		N	17	17

9. Teste de independência do Qui-Quadrado

9.1. Análise da relação de dependência entre as variáveis Comportamento de risco (superior e inferior) e Número de acidentes enquanto condutor de veículos motorizados de duas rodas

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	1,170(a)	2	,557
Likelihood Ratio	1,178	2	,555
Linear-by-Linear Association	1,050	1	,305
N of Valid Cases	32		

a. 2 cells (33,3%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 2,34.

Categorias de Comportamento de Risco (13 itens) * Número de Acidentes Crosstabulation

			Número de Acidentes			Total
			0 acidentes	De 1 a 3 acidentes	Mais de 3 acidentes	
Categorias de Comportamento de Risco (13 itens)	Comportamento de Risco Inferior	Count	10	5	2	17
		Adjusted Residual	1,1	-,6	-,6	
	Comportamento de Risco Superior	Count	6	6	3	15
		Adjusted Residual	-1,1	,6	,6	
Total	Count	16	11	5	32	

9.2. Análise da relação de dependência entre as variáveis Comportamento de risco (superior e inferior) e Idade de início de condução de ciclomotores

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	2,607(a)	3	,456
Likelihood Ratio	3,014	3	,389
Linear-by-Linear Association	,453	1	,501
N of Valid Cases	25		

a. 8 cells (100,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,48.

Categorias de Comportamento de Risco (13 itens) * Início de condução de ciclomotor Crosstabulation

			Início de condução de ciclomotor				Total
			13 anos ou menos	Entre 14 e 15 anos	Entre 16 e 17 anos	18 anos ou mais	
Categorias de Comportamento de Risco (13 itens)	Comportamento de Risco Inferior	Count	3	3	6	0	12
		Adjusted Residual	-,7	-,3	1,4	-1,0	
	Comportamento de Risco Superior	Count	5	4	3	1	13
		Adjusted Residual	,7	,3	-1,4	1,0	
Total		Count	8	7	9	1	25

9.3. Análise da relação de dependência entre as variáveis Comportamento de risco (superior e inferior) e Idade de início de condução de motocicletos

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	7,188(a)	3	,066
Likelihood Ratio	8,265	3	,041
Linear-by-Linear Association	,003	1	,960
N of Valid Cases	25		

a. 7 cells (87,5%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,88.

Categorias de Comportamento de Risco (13 itens) * Início de condução de motociclo Crosstabulation

			Início de condução de motociclo				Total
			13 anos ou menos	Entre 14 e 15 anos	Entre 16 e 17 anos	18 anos ou mais	
Categorias de Comportamento de Risco (13 itens)	Comportamento de Risco Inferior	Count	2	1	7	4	14
		Adjusted Residual	1,3	-2,2	1,6	-,4	
	Comportamento de Risco Superior	Count	0	5	2	4	11
		Adjusted Residual	-1,3	2,2	-1,6	,4	
Total		Count	2	6	9	8	25

9.4. Análise da relação de dependência entre as variáveis Comportamento de risco (superior e inferior) e Número de autos estatais enquanto condutor de veículos motorizados de duas rodas

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	5,523(a)	2	,063
Likelihood Ratio	6,159	2	,046
Linear-by-Linear Association	4,461	1	,035
N of Valid Cases	32		

a. 4 cells (66,7%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,47.

Categorias de Comportamento de Risco (13 itens) * Número de autos estatais Crosstabulation

			Número de autos estatais			Total
			0 multas	1 ou 2 multas	3 multas ou mais	
Categorias de Comportamento de Risco (13 itens)	Comportamento de Risco Inferior	Count	16	1	0	17
		Adjusted Residual	2,3	-2,0	-1,1	
	Comportamento de Risco Superior	Count	9	5	1	15
		Adjusted Residual	-2,3	2,0	1,1	
Total		Count	25	6	1	32

9.5. Análise da relação de dependência entre as variáveis Comportamento de risco (superior e inferior) e Experiência de condução do jovem (quilômetros percorridos enquanto condutor de ciclomotores e/ou motocicletas)

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	1,500(a)	2	,472
Likelihood Ratio	1,521	2	,467
Linear-by-Linear Association	1,410	1	,235
N of Valid Cases	32		

a. 2 cells (33,3%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 2,81.

Categorias de Comportamento de Risco (13 itens) * Quilómetros percorridos até à actualidade enquanto condutor de ciclomotor/motociclo Crosstabulation

			Quilómetros percorridos até à actualidade enquanto condutor de ciclomotor/motociclo			Total
			Até 5000 kms	De 5000 a 10000 kms	Mais de 10000 kms	
Categorias de Comportamento de Risco (13 itens)	Comportamento de Risco Inferior	Count	8	3	6	17
		Adjusted Residual	1,2	-,2	-1,0	
	Comportamento de Risco Superior	Count	4	3	8	15
		Adjusted Residual	-1,2	,2	1,0	
Total		Count	12	6	14	32