

Departamento de Antropologia

***“Nunca tive um comportamento de risco mas já andei na auto-
estrada com a minha mota a 290”***

Acidentes rodoviários: culpa e comportamento preventivo

Maria João Guerreiro Martins

Trabalho de projecto submetido como requisito parcial para obtenção do grau de

Mestre em Risco, Trauma e Sociedade

Orientador:

Doutora Maria Luísa Lima, Professora Associada com Agregação,
ISCTE-IUL

Março, 2010

Departamento de Antropologia

***“Nunca tive um comportamento de risco mas já andei na auto-
estrada com a minha mota a 290”***

Acidentes rodoviários: culpa e comportamento preventivo

Maria João Guerreiro Martins

Trabalho de projecto submetido como requisito parcial para obtenção do grau de

Mestre em Risco, Trauma e Sociedade

Orientador:

Doutora Maria Luísa Lima, Professora Associada com Agregação,
ISCTE-IUL

Março, 2010

RESUMO

Os acidentes de viação em Portugal constituem um problema grave, tanto pela frequência com que ocorrem, como pelo elevado número de mortos daí resultante. A culpa sentida pelo acidente, ou atribuída formalmente, e danos a ele associados, parecem fomentar sentimentos de arrependimento e de mudança de comportamentos.

O objectivo geral do estudo foi compreender a relação da culpa em acidentes rodoviários e a mudança de comportamentos no sentido preventivo. Este objectivo foi analisado através de dois objectivos específicos: (1) análise da relação entre a auto-culpabilização em acidentes rodoviários e a mudança de comportamentos no sentido preventivo e (2) a análise da relação entre a culpa atribuída em acidentes rodoviários e a mudança de comportamentos no sentido preventivo.

Foram utilizados dois instrumentos de análise – questionário e entrevista semi-estruturada –, aplicados a 19 indivíduos (13 Homens / 6 Mulheres), com uma média etária de 34,2 anos, que sofreram acidentes de viação nos últimos 3-4 anos, dos quais resultaram lesões físicas nos próprios ou em terceiros. Os dados foram analisados pela técnica de Análise de Conteúdo.

Os resultados sugerem que a auto-culpabilização, caracterológica e comportamental, não contribuiu para a mudança de comportamento, (os indivíduos atribuíram externamente a culpa ao invés de se auto-culpabilizarem). Por outro lado, e respondendo ao segundo objectivo desta investigação, os resultados sugerem que a culpa formal poderá ter contribuído para a mudança de comportamento após o acidente.

Conclui-se que existe uma influencia maior da culpa formal do que da auto-culpabilização na mudança de comportamentos rodoviários.

Palavras-chave: Acidente de viação; Comportamento preventivo; Culpa; Auto-culpabilização caracterológica; Auto-culpabilização comportamental.

ABSTRACT

Traffic accidents in Portugal is a serious problem, both by the frequency with which they occur, as the high number of deaths resulting. The guilt felt by accident, or formally assigned, and damage associated with it, seem to foster feelings of regret and change of behaviour.

The overall objective of the study was to understand the relationship of guilt in road accidents and behaviour change towards prevention. This objective was assessed through two specific aims: (1) analysis of the relationship between self-blame in accidents and behaviour change towards prevention and (2) examining the relationship between assigned blame and behaviour change towards prevention.

We used two analytical tools - questionnaire and semi-structured interview - applied to 19 subjects (13 men / 6 women) with a mean age of 34.2 years, who suffered accidents in the last 3-4 years, which resulted in physical injury to themselves or others. The data were analyzed using content analysis.

The results suggest that self-blame, characterological and behavioural, did not contribute directly to behaviour change (individuals tended to attribute blame externally rather than self-blame). Furthermore, and according to the second aim of this research, the results suggest that formally assigned blame could be contributed to the behaviour changes after the accident.

This study concludes that there is a larger influence of formal blame than self-blame in changing behaviours road.

Keywords: Traffic accident; preventive behaviour; blame; characterological self-blame; behavioural self-blame.

AGRADECIMENTOS:

Gostaria de agradecer a todos quantos estiveram ao meu lado neste percurso

Aos participantes, por aceitarem prestar o seu testemunho

À minha mãe, por acreditar que estudo e vida são sinónimos

À Isabel e à João, pela presença, sempre

À Joana, pela colaboração

À Margarida, pela infinita paciência

Ao Professor Manuel João Ramos, pela compreensão e empatia

À Professora Luísa Lima, pelo apoio, pela exigência e rigor que me fizeram crescer, pelo optimismo e força no meu desânimo, pelo acompanhamento

INDICE

INTRODUÇÃO	1
PARTE I	4
CAPÍTULO 1 – Acidentes, Sinistralidade e Prevenção	4
1.1 - Acidentes de viação: Abordagem geral.....	4
1.2 - Conceitos em sinistralidade rodoviária.....	5
1.3 - Prevenção: a estratégia global, a decisão individual, o peso da sanção.....	7
CAPITULO 2 – Culpa e crime: As duas faces	10
2.1 - A construção do conceito de culpa	10
2.2 - Culpa jurídica/atribuída/formal	15
2.3 - Problema de investigação e objectivos	17
PARTE II	19
CAPÍTULO 3 – Metodologia	19
3.1 - Tipo de Estudo	19
3.2 - Grupo de participantes	20
3.3 - Instrumentos de análise: Identificação e justificação	20
3.3.1 - Descrição do questionário.....	22
3.3.2 - Descrição da entrevista semi-estruturada.....	22
3.4 - Tratamento de dados – Análise de conteúdo de entrevista.....	23
3.5 - Procedimentos.....	23
CAPITULO 4 – APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DE RESULTADOS	25
4.1 - Caracterização dos participantes e dos acidentes.....	25
4.1.1 - Dados sócio-demográficos.....	25
4.1.2 - Caracterização dos acidentes	26
4.1.3 - Atribuição causal para o acidente	27
4.2 - Análise de Conteúdo das Entrevistas (Codificação).....	28
4.2.1 - Tema central: Prevenção e percepção de risco.....	29
4.2.2 - Tema central: Percepção sobre desempenho na estrada	33
4.2.3 - Tema central: Percepção sobre o acidente	41
4.2.4 - Tema central: Percepção sobre Auto-culpabilização.....	44
4.2.5 - Tema central: Culpa atribuída	49
4.2.6 - Tema central: Mudança de comportamentos.....	50
4.3 - Culpa formal versus autculpabilização.....	56
CONCLUSÃO	60
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	68
ANEXOS	

INDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Atribuições causais para o acidente.....	27
---	----

INDICE DE TABELAS

Tabela 1 - Distribuição dos participantes segundo o género, nível de instrução e estado civil.	25
Tabela 2 – Identificação de outras causas para o acidente e frequência de atribuições.....	28
Tabela 3 – Categorias centrais de análise.....	28
Tabela 4 - Análise de conteúdo face à questão – <i>Acha que a sinistralidade rodoviária é um problema grave? Porquê?</i>	29
Tabela 5 - Análise de conteúdo face à questão - <i>Que medidas acha mais importantes para prevenir os acidentes?</i>	30
Tabela 6 - Análise de conteúdo face à questão – <i>Acha que há comportamentos de risco na condução? Quais?</i>	32
Tabela 7 - Análise de conteúdo face à questão – <i>O que faz, enquanto condutor ou peão, para evitar o acidente?</i>	33
Tabela 8 - Análise de conteúdo face à questão – <i>O que é, para si, ser um bom condutor?</i>	34
Tabela 9 - Análise de conteúdo face à questão – <i>Como descreve o comportamento dos outros condutores e dos peões?</i>	35
Tabela 10 - Análise de conteúdo face à questão – <i>As outras pessoas violam muitas vezes as regras de circulação? Porquê?</i>	36
Tabela 11 - Análise de conteúdo face à questão – <i>Cruza-se muitas vezes com condutores agressivos? O que acha dessa atitude?</i>	37
Tabela 12 - Análise de conteúdo face à sub questão – <i>O que acha dessa atitude (Razões)?</i>	37
Tabela 13 - Análise de conteúdo face à questão – <i>Perante condutores agressivos como reage?</i>	38
Tabela 14 - Análise de conteúdo face à questão – <i>Como se descreve enquanto condutor e peão?</i> ..	39
Tabela 15 - Análise de conteúdo face à questão – <i>Há situações em que não cumpre as regras de circulação rodoviária? Porquê?</i>	40
Tabela 16 - Análise de conteúdo face à percepção do acidente com as questões – <i>Como descreve o acidente que sofreu?, e Como descreve o que sentiu?</i>	42
Tabela 17 - Análise de conteúdo face à questão – <i>Alguma vez se sentiu culpado pelo acidente, independentemente de ter sido considerado culpado pelo Seguro ou Tribunal?</i>	44
Tabela 18 - Análise de conteúdo face à questão – <i>Sente, ou alguma vez sentiu, que poderia ter evitado o acidente?</i>	45
Tabela 19 - Análise de conteúdo face à questão – <i>Acha que teve algum comportamento que facilitou o acidente? Qual?</i>	45
Tabela 20 - Análise de conteúdo face à questão – <i>O que mais o incomoda ou perturba em relação ao acidente?</i>	46

Tabela 21 - Análise de conteúdo face à questão – <i>Considera-se uma pessoa com alguma característica mais propícia ao acidente?</i>	47
Tabela 22 - Análise de conteúdo face à questão – <i>Se pudesse mudar alguma coisa no seu temperamento ao volante, o que mudaria?</i>	48
Tabela 23 - Análise de conteúdo face às questões - <i>Foi formalmente culpado? - Concordou com a atribuição da culpa? Porquê? - Sofreu Alguma Sanção?</i>	49
Tabela 24 - Análise de conteúdo face à questão – <i>Como passou a ser o seu comportamento na estrada, após o acidente? Alterou alguma coisa?</i>	51
Tabela 25 - Análise de conteúdo face à questão – <i>Actualmente, mantém esses comportamentos ou voltou à sua forma habitual de circular?</i>	52
Tabela 26 - Análise de conteúdo face à questão – <i>Acha que ser culpado num acidente muda a forma como se conduz ou circula na estrada?</i>	53
Tabela 27 - Análise de conteúdo face à questão – <i>E se não for culpado?</i>	54
Tabela 28 - Cruzamento dos temas com a atribuição/não atribuição de culpa formal	56
Tabela 29 - Cruzamento dos temas com a existência ou não do sentimento de autculpabilização ..	57

INDICE DE ANEXOS

ANEXO A - Questionário.....	72
ANEXO B - Questionário – Estudo sobre o Impacto dos Acidentes Rodoviários” (Pires, 2003)	76
ANEXO C - Questionário - Lima et al. 2003.....	80
ANEXO D - Guião de Entrevista	91
ANEXO E - Explicitação do Guião da Entrevista	94
ANEXO F - E-mail – apresentação do estudo e pedido de colaboração.....	99
ANEXO G - Nota de Consentimento Informado	101
ANEXO H - Resumos das Entrevistas	105
ANEXO I - Quadro de Tratamento Estatístico das Entrevistas.....	144
ANEXO J - Curriculum vitae.....	146

SIGLAS

ADN – Ácido Desoxirribonucleico
ANSR – Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária
DSM-IV – Diagnostic Statistic Mental – IV
GNR – Guarda Nacional Republicada
GNR/BT – Guarda Nacional Republicada/Brigada de Trânsito
HACCP – Hazard Analysis and Critical Points
INE – Instituto Nacional de Estatística
OMS – Organização Mundial de Saúde
PNSE – Plano Nacional de Saúde Pública
PSP – Polícia de Segurança Pública
VIH / SIDA – Vírus de Imunodeficiência Humana / Síndrome de ImunoDeficiência Adquirida
WHO – World Health Organization

INTRODUÇÃO

Pensar as actividades humanas é pensar o próprio Homem, porquanto a acção deste constitui o cunho singular da sua humanidade.

Sujeito a determinismos de ordem biológica, o indivíduo existe e age num contexto permeado por características psicológicas, herdadas ou aprendidas, mas também por pressupostos sociais e culturais reproduzidos entre gerações. Porém, não obstante o enquadramento ambiental ou societal que o envolva, o Homem revela-se no que é por via da acção. Pensada, sentida ou subordinada a quaisquer constrangimentos, a acção humana reveste-se de um carácter único, qual impressão digital não de um indivíduo, mas de toda uma espécie. E se a acção é o próprio indivíduo, consequência do processo evolutivo que sofreu, ela é menos o mero resultado de uma diferenciação biológica, mas antes fruto das diversas cambiantes que constituem a natureza humana (Demartis, 2002). Perfilha esta premissa o paradigma holístico (Smuts, 1926, citado in Lima, P. 2008) que, na sua expressão mais simples, se pode traduzir pela ideia que pensa o Homem como ser biopsicossocial, mas também cultural e espiritual. Daqui emerge uma visão do indivíduo, numa lógica que poderíamos explicitar como caminhando do mais elementar para o mais complexo, que considerando a singularidade da pessoa num tempo em que a cadeia de ADN¹ orienta todos os olhares sobre o Homem, culmina no ponto de menor individualidade dos sujeitos: as comunidades humanas, as estruturas sociais de todos os tipos, as regras e normas colectivas, os princípios tidos como universais.

O colectivo, construído pela e sobre a singularidade humana, proclamando princípios como o respeito integral pelo sujeito, suplanta-o, modela-o, normaliza-o, quase paradoxalmente, em nome da individualidade. Nisto se fundamentam a Ética, a Moral, a Religião, a Justiça, que interligadas formam uma moldura mais ou menos diferente consoante a comunidade humana que a construiu, que baliza os limites e as características da acção do Homem.

A Ética, enquanto fonte primordial dos princípios sobre a existência e a condição humanas, defendida por alguns como universal e por outros como relativa aos contextos culturais, reflecte-se na Moral quando esta inspira os costumes, as tradições, a praxis exigida pela comunidade ao indivíduo.

A Religião, ao definir e prescrever a relação do Homem com o sagrado, não se alheia das dimensões ética e moral, mas influencia-as e é por elas influenciada. Pese embora as ideias defendidas em diferentes momentos da História, a propósito do maior ou menor laicismo dos quadros normativos formais ou informais, a Religião acompanha a própria história do ser humano, e revela a sua presença em dimensões que vão das mais simples acções humanas aos princípios fundadores de sociedades (Demartis, 2002; Berger, citado in Demartis, 2002).

Neste quadro complexo, que congrega princípios de diversas géneses, constrói-se a prescrição da acção. Informal, mas inscrita na memória que atravessa gerações por via da Moral, fundamentada na orientação divina segundo o pensamento religioso, a acção do Homem, sob o amplo domínio da

¹ Ácido desoxirribonucleico

Ética, surge definida e concretizada, com adjetivos tão diversos como obrigatória, desejável, tolerável ou proibida. Porém, no longo e complexo processo de construção social do padrão da acção do Homem, incluem-se a acção, ela própria, mas ainda e também a não acção: a omissão de acção, e o sentimento que o sujeito deverá ter por não agir conforme o padrão, e se ele o não sentir, a norma fá-lo-á por ele. Constrói-se assim a culpa, como outrora se construiu o pecado.

A forma concreta de todos estes pressupostos fundamenta-se na Justiça e materializa-se com a Lei, quadro normativo por definição. Inspirada pela Ética, conformando e sendo conformada pela Moral, com reminiscências religiosas, nasce a Justiça, excelência da acção do Homem para regular a própria acção.

A vivência em sociedade exige da acção individual humana uma dinâmica de negociação e adaptação da qual depende a estabilidade e evolução do todo social. Mas nem sempre a acção se orienta pelos princípios dominantes ou tem as consequências desejadas. Quando falamos em acidentes rodoviários, e especialmente nas pessoas neles envolvidas, emergem dimensões de análise que questionam a organização social nas suas diferentes extensões, da família à Justiça. Essa ruptura ganha visibilidade quando reflectimos sobre as formas de conduta, a capacidade de análise e alteração de comportamentos daqueles que se viram envolvidos num acidente.

A experiência quotidiana com vítimas de acidentes de viação mostra ser muito frequente a referência dos indivíduos à culpa que tiveram em relação ao acidente. Isto suscita-nos a questão sobre a natureza da dita culpa, ou seja, se é uma culpa sentida pelos próprios ou se é atribuída formalmente por via de organismos como as seguradoras ou, ainda, por via da autoridade judicial.

De um modo geral, e apenas com base nas conversas informais em contexto clínico, a existência da culpa (ou a sua inexistência), parece condicionar a percepção dos indivíduos sobre o seu desempenho e comportamento no momento do acidente. Para além disso, o que nos parece mais importante, é o condicionamento que a culpa produz (ou não) em situações futuras, em concreto: os indivíduos que têm de si próprios a imagem de bons condutores, quando envolvidos em acidentes sem culpa própria, parecem manter essa imagem e, portanto, aparentemente perpetuam os comportamentos anteriores, porque deles não resultou qualquer sinistro, mas sim do comportamento de terceiros.

Por outro lado, a culpa sentida ou atribuída formalmente, parece fomentar sentimentos de arrependimento e de mudança de comportamentos, pelo menos durante algum tempo após o acidente e enquanto a memória ainda não suavizou os efeitos do trauma. Assim, centrando o nosso objecto de estudo na influência da culpa nos comportamentos dos indivíduos vítimas de acidente de viação, formulamos a seguinte questão: a culpa, sentida ou atribuída em acidentes rodoviários, influencia a mudança comportamental, no sentido da adopção de comportamentos preventivos no contexto do ambiente rodoviário?

Com o propósito de responder à questão enunciada, impõe-se o recurso a uma metodologia a utilizar que terá de ser adequada e ter em conta a especificidade do tema e a sensibilidade das pessoas envolvidas. Assim optou-se pela pesquisa qualitativa salientando os aspectos humanos, holísticos e individuais da experiência humana, apreendendo tais aspectos na sua totalidade e no contexto

daqueles que os vivenciam (Gringas, citado in Gauthier, 2003). Enquadrado na pesquisa qualitativa encontra-se o estudo fenomenológico² que, partilhando da importância atribuída às perspectivas dos sujeitos participantes, fundamenta-se na compreensão de “um fenómeno, para extrair a sua essência do ponto de vista daqueles ou daquelas que vivem ou viveram essa experiência” (Rousseau, & Saillant, citados in Fortin, 1999:148). Assim, partindo de uma base fenomenológica, optou-se pela utilização de dois instrumentos de análise – questionário e entrevista –, aplicados em momentos distintos do estudo, a indivíduos que sofreram acidentes de viação, dos quais tenham resultado danos nos próprios ou em terceiros. O questionário visa a obtenção de informação factual e concreta sobre os participantes e os acidentes em que estiveram envolvidos. A informação recolhida apresenta-se por via de tratamento estatístico descritivo. A entrevista semi-estruturada pretende conhecer a realidade vivenciada e descrita pelos participantes. As entrevistas foram tratadas com recurso à análise de conteúdo.

O tipo de estudo realizado não cumpre critérios de generalização dos resultados obtidos. Contudo, considera-se imperativa a utilização de uma terminologia que permita uma leitura baseada em pressupostos definidos pelo que, no que respeita à sinistralidade rodoviária, optou-se pelo referencial utilizado em Portugal pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR).

Pese embora a impossibilidade de extrapolação de resultados, consideramos que este estudo poderá contribuir para uma melhor visibilidade do papel das ciências sociais, em particular da Psicologia, na construção de molduras normativas de actividades humanas com abrangência social, como é o caso do desempenho em ambiente rodoviário. Em concreto, julgamos que possa ser pertinente uma nova discussão acerca do conceito de culpa no âmbito da moldura jurídica que enforma o crime rodoviário. Por outro lado, a relevância das ciências sociais e dos estudos produzidos relativamente a questões como a sinistralidade rodoviária, remetem para as estratégias a utilizar em futuras campanhas de prevenção, por exemplo. Assim, a discussão sobre os efeitos da auto culpabilização e da culpa atribuída na mudança de comportamentos pode fornecer directrizes no sentido de uma maior eficácia dos instrumentos e estratégias a implementar.

² Fenomenologia: “Movimento que provém dos filósofos alemães, franceses e holandeses da segunda metade do século XIX e do século XX. Visa descobrir como o mundo é constituído e como o ser humano o experiencia através dos actos conscientes. O que a caracteriza em relação a outros métodos qualitativos, é que ela procura descobrir a essência dos fenómenos, a sua natureza intrínseca e o sentido que os humanos lhe atribuem” [Van Maanen (1990) citado por Rousseau, N. & Saillant, F. in Fortin, 1999:148].

PARTE I

CAPÍTULO 1 – Acidentes, Sinistralidade e Prevenção

Discutir a sinistralidade rodoviária implica um enquadramento multifacetado que permita compreender a complexidade do fenómeno. Todavia, pese embora a necessidade de envolvimento de diversas disciplinas, consideramos pertinente a descrição, ainda que sumária, da realidade que é actualmente o fenómeno da sinistralidade. O presente capítulo enceta o enquadramento dos acidentes com recurso aos dados fornecidos por entidades oficiais, discutindo as suas diversas implicações ao nível da sociedade. O reconhecimento de um acidente de viação como um acontecimento traumático para as vítimas ou seus familiares e amigos, torna relevante a explanação do conceito de trauma, importante no decurso do presente estudo. Os sujeitos seleccionados para o estudo partilham um espaço geográfico que se limita ao âmbito nacional, tal como a legislação a que estão submetidos ou o conjunto de valores morais e culturais que perfilham. Por esta razão, entendemos que se adequa a utilização das definições e conceitos relativos à sinistralidade rodoviária, apresentados na página electrónica do Observatório de Sinistralidade da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária. Pelo mesmo motivo, utilizaremos ao longo deste trabalho os conceitos jurídicos constantes dos Códigos da Estrada, Civil e Penal vigentes em Portugal.

Por último, na lógica da discussão subsequente acerca da prevenção e de comportamentos preventivos adoptados, ou não, pelos participantes, optámos pela inclusão destas definições no final deste capítulo.

1.1 - Acidentes de viação: Abordagem geral

Um acidente de viação implica sempre uma interrupção, seja ela simples porque atrasa a concretização do percurso, seja ela mais complexa quando implica alteração do estado de saúde ou condenação em tribunal, por exemplo. O acidente pode ter um maior ou menor impacto consoante o olhar seja do protagonista ou seja do legislador, mas em todo o caso, os seus efeitos devem ter sempre uma leitura transversal.

Os acidentes de viação em Portugal constituem um problema grave tanto pela frequência com que ocorrem como pelo elevado número de mortos daí resultante. Segundo dados da Organização Mundial de Saúde (World Health Organization, WHO)³, Portugal ocupa o quarto lugar no espaço europeu em relação ao maior número de mortes entre os 0 e os 24 anos de idade devido a acidentes de viação. Em relação a outras causas de morte neste grupo etário, os acidentes de viação representavam, em 2002, 24%. No entanto, o Instituto Nacional de Estatística (INE)⁴ refere os acidentes de viação como responsáveis por 30% do total de óbitos devidos a causas externas, no ano de 2005.

Por estas razões, a sinistralidade rodoviária configura um quadro onde intervêm factores de diversos domínios:

³ www.euro.who.int/Document/EHI/ENHIS_Factsheet_2_1.pdf

⁴ INE, disponível em www.ine.pt

- Individual, como os comportamentos ou as aptidões físicas e psicológicas dos intervenientes no ambiente rodoviário;
- Social, porque requer respostas da sociedade ao nível da educação, da promoção de uma cultura de segurança, da mudança dos estereótipos culturais em relação ao automóvel, enquanto símbolo de prestígio social, ou em relação à velocidade enquanto demonstração de poder;
- Político, porque exige medidas globais e concertadas de estratégia de combate a este flagelo emanadas pelo próprio Estado, através da correcta avaliação da sinistralidade, nas suas causas e consequências;
- Económico, porque representa custos extremamente elevados nos recursos e meios envolvidos, bem como perdas significativas ao nível da produtividade nacional;
- Saúde, porque interfere com as vítimas e famílias ao nível da sua qualidade de vida após o trauma (devido às sequelas físicas e psicológicas resultantes), influencia indicadores importantes como sejam a taxa total de mortalidade, a taxa de mortalidade infantil, o potencial de anos de vida perdidos, entre outros, contribuindo negativamente nos níveis globais de saúde do país.

Podemos afirmar que se trata de um fenómeno com abrangência social, com grande impacto negativo na sociedade e que constitui um problema de saúde pública.

Finalmente resta-nos concluir que os acidentes de viação são um problema grave em Portugal chamando a atenção para o facto do número de vítimas mortais se encontrar subavaliado.

As sequelas dos acidentes de viação perduram para toda a vida e vão criando uma população cada vez maior de pessoas limitadas na sua plenitude física e psicológica. O trauma decorrente dos acidentes de viação é gerador de perturbações pós-traumáticas de stress nas vítimas e familiares (Gillies, Barton & Di Gallo, 2003).

Segundo o DSM-IV-TR (2002) – Manual de Diagnóstico e Estatística das Perturbações Mentais –, *trauma* é definido como

“ (...) a experiência pessoal directa com um acontecimento que envolva a morte ou ameaça de morte ou ferimento grave, ou outra ameaça à integridade física; ou observar um acontecimento que envolva a morte, ferimento ou ameaça à integridade de outra pessoa; ou ter conhecimento acerca de uma morte violenta ou não esperada, ferimento grave ou ameaça de morte ou ferimento vivido por um familiar ou amigo íntimo (...)”.

DSM-IV-TR (2002: 463)

No entanto, o trauma entende-se ainda como um acontecimento perturbador que produz alterações negativas na vida e, pelo menos temporariamente, reacções do funcionamento psicológico caracterizadas por ansiedade, depressão e outros estados emocionais negativos (Taylor & Armor, 1996). Aos acidentes de viação associam-se obrigatoriamente o trauma, o sofrimento físico, o luto pela perda de capacidades e autonomia, o luto pela perda de familiares e amigos e a culpa. O sentimento de culpa ou culpa sentida, concorre a par da culpa atribuída externamente aos indivíduos, conferindo-lhes o atributo de culpados ou inocentes no acidente em que estiveram envolvidos.

1.2 - Conceitos em sinistralidade rodoviária

Os conceitos adiante apresentados são os constantes no capítulo das definições da página electrónica do Observatório de Sinistralidade da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária

(ANSR)⁵. Estas definições, pese embora o seu enquadramento em Portugal, derivam de um quadro conceptual cuja génese se fundamenta na concordância com protocolos internacionais como os da Organização Mundial de Saúde ou da Convenção de Viena.

Acidente é definido como uma ocorrência na via pública ou que nela tenha origem envolvendo pelo menos um veículo, do conhecimento das entidades fiscalizadoras (GNR, GNR/BT e PSP) e da qual resultem vítimas e/ou danos materiais. Esta forma de definir o acidente de viação, ou rodoviário, merece o reparo de algumas organizações da sociedade civil, na medida em que existem ocorrências com desconhecimento por parte da autoridade, o que se traduz na não contabilização da ocorrência como acidente.

É considerado *acidente com vítimas*, o acidente do qual resulte pelo menos uma vítima. Do estado de gravidade das vítimas decorrem as definições quanto à gravidade dos acidentes. Assim, são definidos como *acidentes com feridos leves* aqueles dos quais resulte pelo menos um ferido leve e em que não se tenham registado mortos nem feridos graves; por outro lado, os *acidentes com feridos graves* correspondem a acidentes dos quais resulte pelo menos um ferido grave, não tendo ocorrido qualquer morte. *Acidente mortal* é definido como o acidente do qual resulte pelo menos um morto.

A definição de *vítima* significa o ser humano que, em consequência de acidente, sofra danos corporais. A consideração de que vítimas de acidentes são somente as pessoas que sofrem danos corporais colide com a posição de diversas associações civis, nomeadamente de familiares de indivíduos que sofreram acidentes, em particular que perderam a vida. Esta divergência é fundamentada pelos seus defensores com o argumento de que familiares, amigos e a sociedade em geral, são também vítimas pela perda, pelo trauma, pelo luto ou ainda pelas consequências sociais geradas pelos acidentes de viação.

O conceito de *morto* ou *vítima mortal* adoptado pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária não corresponde ao definido pela Convenção de Viena, uma vez que este último compreende as vítimas mortais até trinta dias após a ocorrência do acidente. Deste modo, a Autoridade Nacional define *morto* ou *vítima mortal* como vítima de acidente cujo óbito ocorra no local do evento ou no seu percurso até à unidade de saúde. Desta moldura conceptual decorre o facto de não serem contabilizados como vítimas mortais os indivíduos que chegam com vida às unidades de saúde, ainda que morram nos instantes seguintes. Estas vítimas são consideradas como *feridos graves*, que na definição portuguesa são vítimas de acidente cujos danos corporais obriguem a um período de hospitalização superior a 24 horas. Acresce o facto de que, paradoxalmente, o indivíduo a quem é certificado o óbito logo após a entrada em unidade de saúde, ou nas horas subsequentes, não cumpre o critério de hospitalização superior a 24 horas⁶. *Ferido leve* é a vítima de acidente que não seja considerada ferida grave.

No que respeita aos ocupantes de veículos, *condutor* é a pessoa que detém o comando de um veículo ou animal na via pública e *passageiro* a pessoa afectada a um veículo na via pública e que não seja condutora.

⁵ Disponível em www.ansr.pt.

⁶ Nota: Refira-se a este propósito, que a partir de Janeiro de 2010 Portugal passou a contabilizar as vítimas mortais até 30 dias após o acidente, conforme o definido pela Convenção de Viena. No entanto, à altura da elaboração desta investigação vigorava a contabilização de vítimas mortais tal como acima referido.

O conceito de *peão* refere-se à pessoa que transita na via pública a pé e em locais sujeitos à legislação rodoviária. Consideram-se ainda *peões* todas as pessoas que conduzam à mão velocípedes ou ciclomotores de duas rodas sem carro atrelado ou carros de crianças ou de deficientes físicos.

1.3 - Prevenção: a estratégia global, a decisão individual, o peso da sanção

Recorrendo a dicionário temático de Medicina⁷, prevenção significa a “acção antecipada, tendo por objectivo interceptar ou anular a acção de uma doença. As acções preventivas têm por fim eliminar elos da cadeia patogénica, ou no ambiente físico ou social, ou no meio interno dos seres vivos afectados ou susceptíveis”.

Nesta lógica, ao nível da saúde, consideram-se actualmente cinco níveis de prevenção: primordial, primária, secundária, terciária e quaternária. A prevenção primordial tem como objectivos:

“Evitar a emergência e o estabelecimento de estilos de vida que aumentem o risco de doença. Ao prevenir padrões de vida social, económica ou cultural que se sabe estarem ligados a um elevado risco de doença, promove-se a saúde e o bem-estar e diminui-se a probabilidade de ocorrência de doença no futuro”.

Portal da Saúde⁸

São exemplos deste nível de prevenção medidas de âmbito nacional como o Plano Nacional de Saúde Escolar (PNSE), o Plano Nacional para a Acção Ambiente e Saúde (PNAAS) ou a regulamentação para a segurança alimentar com implementação obrigatória do sistema de análise e gestão do risco HACCP – "Hazard Analysis and Critical Control Points". A prevenção primária, situando-se ainda durante o estado de saúde desejável e satisfatório, remete para estratégias com o fim de evitar ou remover factores de risco ou causais antes que se desenvolva o mecanismo patológico que levará à doença. Referem-se, por exemplo o uso de preservativos para a prevenção de doenças sexualmente transmissíveis ou o uso de seringas descartáveis pelos toxicodependentes, para prevenir infecções como VIH/SIDA e hepatites.

Os restantes níveis de prevenção, enquadram-se em contextos onde o factor de desequilíbrio dos níveis de saúde já se verifica, em diferentes estádios, sendo necessária a adopção de medidas de preservação, utilizando princípios terapêuticos, sanitários e educativos, mas sempre sob uma lógica preventiva. Cada um dos níveis de prevenção corresponde a metas de resolução dos desvios existentes nos níveis de saúde mas, em simultâneo, é preventivo em relação ao nível seguinte.

Num âmbito mais geral, extrapolando o campo da saúde, a prevenção consiste em evitar qualquer tipo de acontecimento indesejado e compreende, genericamente, um conjunto de medidas com o propósito de evitar algum tipo de ocorrência que se avalia como desagradável, indesejada ou nociva. Prevenir significa, por um lado, preservar pessoas, bens materiais e imateriais e valores e, por outro lado, antever/antecipar a possibilidade de dano, ajustando estratégias que impeçam a sua concretização ou, se possível, minimizem os seus efeitos. Neste sentido, em termos rodoviários, a prevenção compreende todas as medidas encetadas por estruturas governamentais, agentes ligados à indústria automóvel, associações civis e cidadãos, com o propósito de diminuir a sinistralidade rodoviária e as suas sequelas (Racioppi, et al. 2004; WHO 1989, 2004).

7 Leite, E. (org.) (2007), Dicionário Digital de Termos Médicos, disponível em http://www.pdamed.com.br/diciomed/pdamed_0001_13650.php

8 Portal da Saúde, disponível em <http://www.saudepublica.web.pt/TrabCatarina/NiveisPrevencao.htm>

Tendo como origem e alvo central o ser humano, o comportamento preventivo implica directamente os indivíduos, mas de forma mais lata, envolve todas as vertentes da sua acção como sejam: as relações afectivas e sociais, o património material, a identidade cultural ou o ambiente ecológico global.

Em relação à sinistralidade rodoviária, considerando que os acidentes constituem acontecimentos de instalação súbita, inesperada, e em relação aos quais não existe um desvio prévio do estado de saúde, as organizações e agentes envolvidos no processo, dão primazia aos dois primeiros níveis de prevenção (primordial e primário). Por um lado, através de medidas concertadas, ao nível local e internacional, como são as políticas oficialmente definidas para o problema da sinistralidade, por outro lado, pela implementação de estratégias direccionadas para os factores de risco ou causais do acidente rodoviário. Todavia, os restantes níveis preventivos não perdem a sua importância, uma vez que se reportam aos momentos de ocorrência do acidente, cuidados de emergência e socorro pré-hospitalar, avaliação rigorosa e atempada de lesões, e tratamento e reabilitação de todas as vítimas. A essência da prevenção decorre de forma natural do conceito de *risco*, enquanto probabilidade de ocorrência de um fenómeno negativo, lesivo ou até traumático. A percepção do risco, na medida em que se refere à avaliação subjectiva do grau de ameaça potencial de um determinado acontecimento ou actividade (Lima, 2004), determina as acções preventivas consideradas adequadas. No caso concreto do ambiente rodoviário, comumente reconhecido como um conjunto que integra seres humanos, veículos e estruturas viárias em interacção, a percepção do risco assume particular importância nas tomadas de decisão em relação à prevenção. Sendo que o único elemento capaz de tomar decisões é o ser humano, o risco inerente ao ambiente rodoviário é estritamente percebido, avaliado e prevenido por via dos comportamentos dos indivíduos. O tipo de comportamentos adoptados pode assim constituir uma estratégia preventiva, ou ao invés, potenciadora do acidente. Tomemos como exemplos de comportamentos preventivos a observância das regras de circulação, a condução defensiva em que importa uma atitude de antevisão dos acontecimentos e não uma reacção a estes, o entendimento da condução como um acto de natureza técnica mas principalmente de interacção com outros actores, ou ainda, a adopção de comportamentos que tenham como prioridade evitar o acidente, relegando para segundo plano o adequado ou inadequado comportamento dos outros.

Neste estudo enfatizamos a vertente comportamental dos indivíduos, em particular na sua relação com a culpa em acidentes rodoviários. Contudo, a promoção de um ambiente rodoviário seguro, e portanto preventivo, compreende um vasto leque de medidas relacionadas com a infra-estrutura, a construção e o desenho automóvel, a arquitectura urbana ou ainda o contexto social e cultural em que as pessoas se enquadram. Na perspectiva actual de olhar a sinistralidade rodoviária, a Organização Mundial de Saúde salienta a importância de medidas como as que acima referimos, atenuando a componente comportamental nas causas da sinistralidade:

“Once we accept that injury control is a public health problem and that we have an ethical responsibility to arrange for the safety of individuals, then it follows that we also incorporate the lessons learned from our experience of the past few decades of this century. We know that drinking water should be purified at its source; it is unreasonable to expect everyone to boil water before drinking it. Those societies which depend upon individuals to purify their own drinking water suffer from much higher rates of communicable diseases than those which purify water at source. Ironically, it is quite common to create a product or environment which is likely to cause injury, warn the user to be careful, and then blame the user if a mishap occurs. We would never

tolerate a person who introduced cholera germs in the city water supply and then "educated" every citizen to boil water before drinking it with the argument that those who knowingly don't do so would then be responsible for getting sick. This is the argument we all too often use when dealing with matters concerning safety. We put in place hazardous roads, vehicles and driving rules and then expect road users to be safe by behaving in some ideal manner."

(Peden, 2001: 4)

No entanto, consideramos que ao estabelecermos como um dos objectivos compreender se a culpa influencia a mudança de comportamentos, não minimizamos a importância de estratégias globais de prevenção. Paralelamente à pertinência de todas as medidas que concorram para a resolução ou diminuição da sinistralidade rodoviária, encaramos como válidos os contributos de estudos centrados nas pessoas. Enfatizamos a oportunidade de estudos sobre comportamento de peões (Yagil, citado por Kennedy et al., 2009) que revelaram que os sujeitos atravessavam a estrada com o sinal vermelho para peões quando não percepcionavam o risco ou perigo de acidente, quando achavam que os benefícios superavam os riscos, ou quando não sentiam uma forte obrigação de obedecer a regras. Por outro lado, [Evans & Norman, (1998), citados por Kennedy et al. (2009)], baseados na teoria do comportamento planeado, demonstraram que os peões que atravessavam com o sinal vermelho, quando comparados com os que não o faziam, tinham a convicção de que as outras pessoas aprovariam o seu comportamento (norma subjectiva), mas também de que atravessar com o sinal vermelho era uma coisa fácil de fazer (percepção de controlo/controlo percebido).

Este tipo de estudos contribui positivamente para a adopção de estratégias preventivas direccionadas para a protecção de peões.

A prevenção encontra ainda eco nas considerações jurídicas que enfatizam, de um modo geral, a função dissuasora da sanção na repetição do acto ilícito. Neste âmbito enquadra-se naturalmente o problema da sinistralidade rodoviária e da importância da sanção ou da pena nos comportamentos dos sujeitos. Da leitura do Código Penal inferimos a convicção do legislador no papel dissuasor da sanção: "Finalmente, a execução da pena revelará a capacidade ressocializadora do sistema com vista a prevenir a prática de novos crimes"⁹. Com lógica idêntica, reafirma o legislador a compatibilidade da aplicação da pena com a sua função preventiva: "No entanto, o atribuir-se à pena um conteúdo de reprovação ética não significa que se abandonem as finalidades da prevenção geral e especial nem, muito menos, que se sugira o alheamento da recuperação do delinquente"¹⁰.

Pelo que temos vindo a discutir salientamos o carácter verdadeiramente preventivo das estratégias de organizações estatais e internacionais, bem como dos comportamentos dos indivíduos, na medida em que pretendem efectivamente evitar a ocorrência do acidente. A perspectiva jurídica, não obstante a tónica na prevenção geral e a natureza preventiva da norma, exerce a sua acção frequentemente a posteriori, o mesmo é dizer, após a acção ilícita o agente é, por via da sanção, condicionado a não reincidir.

⁹ Disponível em verbojuridico.net

¹⁰ Idem

CAPITULO 2 – Culpa e crime: As duas faces

2.1 - A construção do conceito de culpa

A culpa, entendida de diversas formas consoante a perspectiva, relaciona-se com a ideia de pecado, num quadro de fundamentos religiosos. O pecado original, revelado aos Homens pelo Antigo Testamento, justificaria a génese da culpa. A quebra da norma divina pelos homens originaria o sentimento de culpa (Grinberg, 2000). Assim, este autor descreve a culpa como um sentimento que surge “por não se poder dar cumprimento às normas prescritas” (idem, 29). Reik (1957) refere que:

“o crime não era um assunto individual: o peso da culpa devia ser suportado por toda a comunidade, ainda que apenas um dos seus componentes o houvesse cometido. O castigo recaía sobre todos. (...) A comunidade assumia, pois, a responsabilidade do crime e partilhava a culpa.”

(Reik, 1957 citado por Grinberg, 2000:31)

Desta premissa defendida por Reik decorre a necessária discussão que relaciona conceitos como *crime*, *responsabilidade* e *culpa*. O crime, enquanto acto de incumprimento ou violação da norma prescrita pelo grupo, vale por si próprio, ou seja, porquanto atentatório da normatividade existente na comunidade e da ordem social vigente, assume um carácter colectivo, como também são colectivas as consequências da sua prossecução. Assim, tomando apenas como objecto a existência de crime, devia toda a comunidade responder por ele, isto é, *ser responsável*, e partilhar no grupo o peso da culpa.

Ainda segundo Reik, citado por Grinberg (ibidem, 31), “só mais tarde a culpa foi transferida para o indivíduo”, tornando-o assim responsável pela perpetração do crime e, portanto, pelo atentado à normatividade colectiva. Atribuída a responsabilidade a um só membro do grupo pelo acto, apesar do seu enquadramento social, o sentimento negativo pelo não cumprimento da norma passa também a ser do foro individual: a culpa apresenta-se desta forma como algo sentido, interno ao indivíduo. A utilização da expressão peso da culpa denota a experimentação de um sentimento negativo, desagradável e indesejado.

Posteriormente, a Psicanálise, analisando a culpa na sua reminiscência, não anula a sua relação com o incumprimento da norma, mas focaliza a origem da culpa no conflito interior ao indivíduo, resultante de antagonismos entre três conjuntos de padrões de respostas às pulsões biológicas básicas. Estas três tendências foram classificadas por Freud como *Id*, *Ego* e *Superego* (Gleitman, 1997). Segundo a teoria psicanalítica de Freud, estes diferentes estádios de resposta têm uma correspondência com o desenvolvimento da criança desde o nascimento. Ao *Id* corresponderia “a parte mais primitiva da personalidade de que as outras duas derivam” (idem, 530), sendo que estaria aqui subjacente o princípio do prazer.

O *Ego* compreenderia o conjunto de reacções com vista a resolver o conflito entre os desejos ou impulsos proibidos e a realidade. O *Ego* deriva do *Id*, mas proporciona a satisfação dos impulsos obedecendo ao princípio da realidade.

A partir do interior do *Ego* desenvolve-se um novo padrão de resposta que ajuíza acerca da correcção ou incorrecção da resposta ao desejo. A este padrão de resposta Freud chamou de *Superego*, que representa as regras, inicialmente dos pais e posteriormente da sociedade.

Ainda segundo Gleitman (1997), Freud situa a formação do *Superego* cerca dos três anos de idade. À resposta dada pelo *Ego* aos desejos emanados pelo *Id*, o *Superego* louva ou pune. De forma sucinta, o louvor do *Superego* às reacções do *Ego* originará o orgulho. Opostamente, a punição por parte do *Superego*, à semelhança da autoridade paterna, ocasionará o sentimento de culpa. Esta metáfora utilizada por Freud, acerca do desenvolvimento da personalidade situa-se nos primeiros anos da infância, daí o seu carácter irracional e inconsciente.

Freud, na discussão de Gleitman (1997), considera que os conflitos entre estas três figuras são interiores ao indivíduo, originam-se nas experiências da infância e mantêm-se, sem que haja disso consciência. Assim, a culpa perdurará pela vida sempre que o padrão de resposta do *Ego* contrarie os valores do *Superego*.

Este sentimento interior ao sujeito, para autores como Goffman (citado por Miller & Porter, 1983), resulta de uma influência externa, ou seja, reflecte a interiorização da reacção negativa que a sociedade lhe dirige. No entanto, segundo a maioria dos autores consultados, a culpa sentida é elaborada pelo próprio indivíduo estabelecendo uma forma de auto-culpabilização (Wortman, 1976; Lerner, 1980; Silver, & Wortman, 1980) e poderá ter uma função adaptativa e positiva face ao acontecimento traumático, permitindo o controlo de futuros acontecimentos negativos (Janoff-Bulman & Wortman, 1977) ou, por outro lado, ser disfuncional, condicionando e reflectindo-se a nível comportamental (Witenberg et al., citados por Sholomskas & Steil, 1990; Abramson, Seligman & Teasdale, 1978).

A auto-culpabilização decorre de uma atribuição causal, elaborada pelos sujeitos, dos seus comportamentos ou características em relação aos acontecimentos negativos de que foram vítimas (Wortman, 1976; Lerner, 1980; Silver & Wortman, 1980; Miller & Porter, 1983, citados por Janoff-Bulman, 1979).

O termo *atribuição* é referido por Malle (2007) como um conceito com significados diversos ao longo do tempo. Nos anos de 1920, Heider (citado por Malle, 2007), refere que os humanos tomam parte num processo psicológico de atribuir as suas experiências subjectivas aos objectos no mundo. Isto é, os objectos são cognitivamente reconstruídos para serem a fonte causal das experiências de percepção.

Um segundo significado, também baseado na teorização de Heider, decorre do interesse deste autor nos anos 40 sobre a cognição social – os processos pelos quais as pessoas percebem e fazem julgamentos sobre as outras pessoas. Aqui as atribuições eram julgamentos causais, mas sobre as causas dos comportamentos das pessoas. Segundo Malle (ibidem), Heider distinguiu dois tipos de atribuição causal: atribuições a causas pessoais, relacionadas com crenças, desejos e intenções dos sujeitos e atribuições a causas impessoais, referentes a forças que não envolvem intenção ou propósito dos indivíduos. Assim, no domínio da percepção social, a psicologia social fala de atribuições causais para o comportamento, isto é, as tentativas das pessoas para explicar porque é que um comportamento ocorre.

Uma terceira abordagem ao conceito de atribuição iniciada por Edward E. Jones em 1965 (Malle, 2007), resultou do interesse dos investigadores sobre um tipo particular de julgamento que as pessoas fazem sobre o comportamento dos outros, com base em inferências sobre as disposições

mais estáveis dos sujeitos, tais como traços, atitudes e valores. Esta terceira abordagem designa um tipo de atribuição como “atribuição disposicional” (Tradução livre).

Finalmente, os psicólogos sociais falam de atribuições de responsabilidade e atribuições de culpa, que são julgamentos de uma atitude moral. Quando ocorre um acontecimento negativo as pessoas tentam descobrir quem é o responsável, quem deve ser culpado. Frequentemente as atribuições de responsabilidade relacionam-se directamente com as atribuições causais. As atribuições de responsabilidade são então baseadas simultaneamente na causalidade (quem provocou o quê) e nas obrigações das pessoas (quem devia ter feito o quê).

As atribuições são, assim, julgamentos nos quais uma experiência, comportamento ou acontecimento é relacionado com a sua fonte: objecto, causa, disposição ou agente responsável.

No contexto rodoviário, os condutores agem e reagem muitas vezes como se os acidentes de viação fossem eventos que acontecem apenas a outras pessoas. Quando ouvem falar de acidentes graves, muitos parecem pensar que se eles estivessem confrontados com o mesmo conjunto de circunstâncias, evitariam o acidente inteiramente. Aqueles envolvidos em acidentes, muitas vezes culpam o comportamento de alguém ou alguma coisa, em vez de reconhecer ou aceitar a responsabilidade pessoal. A causa de um acidente, por exemplo, é muitas vezes atribuída ao outro condutor, ao tempo, à condição das estradas, à construção, aos problemas do veículo, etc. A aceitação da responsabilidade pessoal por um acidente é, muitas vezes, assumida com muita resistência (Smith, & Martin, 2007).

Um quadro de referência para a compreensão de como os condutores atribuem as causas e a responsabilidade pelos acidentes e pela segurança encontra expressão na teoria da atribuição. A pesquisa no campo da atribuição fornece um paradigma analítico, potencialmente valioso, para a compreensão das preocupações que afectam os condutores e da responsabilidade por acidentes de viação. A teoria da atribuição procura identificar as causas dos acontecimentos e fazer posteriores inferências causais sobre estes eventos. É baseada na premissa de que as pessoas raramente são observadores passivos dos acontecimentos e do comportamento (Shaver, 1975).

A teoria da atribuição oferece um vislumbre em como mudar o estilo de condução. Na perspectiva de Smith e Martin (2007), os condutores sentem que não podem controlar muitas situações externas, tais como factores meteorológicos ou outros condutores. Se considerarmos alguém que tenha um registo de condução perfeita, e se o indivíduo atribuir esse registo a um factor externo, existe uma menor probabilidade de manter uma boa condução. Se, no entanto, o indivíduo acredita que é um bom condutor, é provável que ele tente agir de forma cumpridora. A atribuição de bom condutor influencia o seu comportamento. Aqueles que sentem ou aceitam a responsabilidade pelo seu comportamento serão mais propensos a comportar-se coerentemente com esse sentimento (idem).

Os indivíduos tendem a construir explicações causais para o seu próprio comportamento e para o comportamento dos outros e a natureza dessas atribuições pode, por sua vez, influenciar o seu comportamento futuro. A atribuição pode funcionar para aumentar, por parte do indivíduo, a sensação de controlo sobre o ambiente, ajuda a proteger a auto-estima e o auto-conceito, e desta forma, as atribuições podem reduzir a ansiedade e sentimentos de culpa (Cima, et al., 2007).

A teoria da atribuição, originalmente desenvolvida por Heider (citado por Cima, et al., 2007), ressalta que existem duas maneiras possíveis pelas quais as pessoas podem interpretar o seu comportamento, ou seja, atribuição interna e externa. Gudjonsson (citado por Cima, et al., 2007) defende que quando as pessoas atribuem o seu próprio acto indesejável a uma força externa, que reduzem os seus sentimentos de culpa. Outros autores defendem que, por exemplo, a falta de remorso e uma forte tendência para externalizar a culpa é muitas vezes considerada como preditora da reincidência comportamental (Horne, 1999; Nedophil, 1992, citados por Cima, et al., 2007).

Como atrás referimos, os indivíduos que se auto-culpabilizam centram em si próprios a atribuição causal para o acontecimento negativo de que foram vítimas. A auto-culpabilização, relacionando-se com acontecimentos negativos, constitui uma forma dos sujeitos reagirem à vitimização de que foram alvo.

O interesse de psicólogos sociais sobre as questões da vitimização suscitou que vários autores tenham desenvolvido investigações sobre esta problemática (Janoff-Bulman & Wortman, 1977). Assim, teóricos têm sugerido que as reacções à vitimização podem ser adaptadas por motivos como o desejo de acreditar num mundo justo (Lerner, 1965, 1971; Lerner & Mathews, 1967; Lerner & Simmons, 1966), o desejo de se proteger a si próprio da culpa (Shaver, 1970) ou o desejo de acreditar no controlo sobre a sua vida (Kelley, 1971; Walster, 1966).

De acordo com a crença num mundo justo, existe a necessidade de acreditar por um lado, que os sujeitos vítimas de acontecimentos negativos fizeram por merecer o que lhes sucedeu e, por outro, que o que aconteceu foi o merecido (Lerner, 1965, 1971; Lerner & Mathews, 1967; Lerner & Simmons, 1966; Janoff-Bulman, & Wortman, 1977).

Shaver (1970), citado por Janoff-Bulman & Wortman (1977), definiu o termo atribuição defensiva. Segundo Shaver, a atribuição defensiva permite ao indivíduo proteger-se da culpa por futuros acontecimentos, nos quais possa vir a estar envolvido como vítima ou como perpetrador (Janoff-Bulman & Wortman, 1977), através de uma atribuição dos comportamentos à eventualidade do acaso ou da sorte.

Ainda segundo Janoff-Bulman & Wortman, (1977), uma terceira perspectiva, defendida por Kelley (1971) e Walster (1966), contraria a atribuição dos acontecimentos ao acaso e refere-se ao desejo das pessoas de controlo sobre a própria vida e sobre os acontecimentos. As consequências severas de um acidente motivam os sujeitos a remeter a culpa para outros, possíveis responsáveis pelo ocorrido. Acompanhando Walster, segundo Janoff-Bulman e Wortman (1977), atribuir a culpa deste modo assegura aos indivíduos que eles serão capazes de evitar semelhantes ocorrências. As pessoas são geralmente motivadas para cultivar e defender uma auto-imagem positiva (Greenwald, 1980). Uma forma comum que as pessoas têm para proteger a sua auto-imagem, especialmente quando ameaçadas, é culpar as outras pessoas e / ou atribuir a circunstâncias externas os seus erros, com a finalidade de evitar ter de admitir que eles são responsáveis por um resultado indesejável (Fast, & Tiedens, 2010). Numa situação de atribuição de culpa, o indivíduo irá adoptar medidas de auto-protecção da imagem.

A assunção da culpa como um sentimento negativo implica a discussão acerca do seu papel adaptativo e, por consequência, da sua relação com estratégias de coping. Abrams e Finesinger (1953) e Beck (1967), consideram que a relação entre culpa e coping parece ser inconsistente, tal como Abramson, Seligman e Teasdale (1978) e Seligman (1977), que vêem o sentimento de culpa como algo disfuncional. No entanto Janoff-Bulman e Lang-Gunn (1986) procuraram reconciliar as discrepâncias entre as suas investigações, os relatos clínicos e a literatura, distinguindo dois tipos de auto-culpabilização: comportamental e caracterológica.

“Behavioral self-blame consists of blaming one’s own behaviors for the occurrence of negative outcomes. In contrast, characterological self-blame consists of blaming one’s own character or enduring qualities for the occurrence of negative outcomes”.

Janoff-Bulman & Lang-Gunn, (1986:130)

De acordo com esta perspectiva, a auto-culpabilização comportamental, promovendo o controlo pela repetição de acontecimentos, parece ser mais funcional na medida em que facilita a alteração do comportamento do próprio indivíduo, pela crença de que é possível controlar a ocorrência de futuros acontecimentos negativos.

Por outro lado, a auto-culpabilização caracterológica poderá ser disfuncional, porque se relaciona com a auto-estima e leva a sentimentos de merecimento do que se passou. O esquema taxonómico desenvolvido por Abramson et al. (1978) defende que a auto-culpabilização comportamental é interna, instável e atribuída especificamente a um acontecimento ou situação; por outro lado, a auto-culpabilização caracterológica é interna, mas estável e de atribuição global, ou seja, a diversas situações.

Janoff-Bulman e Wortman (1977), num estudo com 21 indivíduos vítimas de acidente, corroboram esta perspectiva ao referirem que a auto-culpabilização pode assumir uma função adaptativa, particularmente quando ela ajuda os indivíduos a alterar as suas condutas e manter a sensação de controlo nas suas vidas. Num estudo desenvolvido por Janoff-Bulman (1979), foram concretamente distinguidos dois tipos de auto-culpabilização – comportamental e caracterológica, sustentados em duas situações experimentais. No primeiro estudo, desenvolvido com estudantes universitárias deprimidas e não deprimidas, verificou-se uma maior auto-culpabilização caracterológica nas estudantes deprimidas, do que nas estudantes não deprimidas, enquanto que a auto-culpabilização comportamental não diferiu entre os dois grupos. As estudantes deprimidas destacaram-se por fazerem atribuições ao acaso e apresentarem uma diminuição da crença no controle pessoal.

Num segundo estudo, desenvolvido com vítimas de violação, a auto-culpabilização comportamental, surgiu como resposta mais comum à vitimização, sugerindo o desejo da vítima em manter uma crença no controlo, nomeadamente, a crença da evitabilidade de violação no futuro.

Em síntese, a auto-culpabilização comportamental está relacionada com o controlo, envolve atribuições a uma fonte modificável (um comportamento), e está associada a uma crença de evitabilidade de um resultado negativo no futuro. A auto-culpabilização caracterológica está relacionada com a auto-estima, envolve atribuições a uma fonte relativamente não modificável (um carácter), e está associada com a crença pessoal do merecimento para os acontecimentos negativos.

Pesquisas recentes sugerem que a auto-culpabilização é típica nos indivíduos que sentem responsabilidade pelo evento (traumático) e que pensam que tal poderia ter sido evitado (Delahanty et al., 1997; Davis et al., 1996).

Em alguns estudos os termos culpa e responsabilidade aparecem relacionados (Shaver & Drown, 1986 in Sholomskas & Steil, 1990), corroborando a perspectiva já acima referida sobre as atribuições de culpa e de responsabilidade (Malle, 2007). Para Shaver (1986) questões como a responsabilidade, falha e culpa são constructos hierárquicos, o que significa, por exemplo, que alguns indivíduos possam sentir responsabilidade por acontecimentos negativos, mas não sentirem culpa.

Numa tentativa de clarificar a relação entre a atribuição e o controlo, alguns autores salientam a importância de distinguir a atribuição da responsabilidade, falha e culpa por eventos negativos *versus* a atribuição pelas sequelas e consequências desse evento (Witenberg et al., 1983 cit. in Sholomskas & Steil, 1990).

2.2 - Culpa jurídica/atribuída/formal

Os acidentes de viação, as suas causas e consequências a nível pessoal e colectivo, são um campo de trabalho para muitos ramos do conhecimento tanto ao nível da prevenção, da actuação no momento ou mesmo da avaliação e sanção dos comportamentos. Segundo Stern (1981:509) “a vontade humana é uma aspiração que se alimenta das profundezas da esfera das necessidades, guiada e ordenada pela antecipação consciente de fins e meios, e cuja realização se inicia por um acto pessoal e singular”.

Um acidente rodoviário é sempre resultado de uma acção, mais ou menos deliberada, que implica uma resposta da parte do todo social seja em que instituições forem. Definir que uma acção é criminosa e a forma de a julgar e punir, ainda hoje é um tema fértil para os conhecimentos desenvolvidos pela jurisprudência e pela doutrina.

Não sendo aqui o lugar, para apresentar as diferentes correntes em discussão, vamos ater-nos aquela que reúne um maior consenso e um maior número de referências. Segundo Beleza (1980:18), um “crime é uma acção típica, ilícita, culposa e punível”. Logo, e em primeiro lugar, temos de ter um comportamento «dominado pela vontade ou que possa ser dominado pela vontade (idem: 18), que possa ser enquadrado pelo Código de direito penal, sem causa de justificação que afaste a ilicitude, ter capacidade de culpa e condições de punibilidade ou seja, circunstâncias que permitam a aplicação da lei penal. Desta forma, Leal-Henriques e Santos, S. (1986:136), dizem a propósito “para haver responsabilização jurídico-penal do agente não basta a realização por este de um tipo-de-ilícito (facto humano antijurídico e correspondente ao tipo legal), antes se torna necessário que aquela realização lhe possa ser censurada como culpa, o mesmo é dizer, que aquele comportamento preencha um tipo-de-culpa.”.

O *princípio da culpa* (Leal-Henriques & Santos, S. 1986:137), segundo o qual “não há pena sem culpa e a culpa decide da medida da pena”, pressupõe duas componentes que nos interessam especialmente para abordar a questão dos comportamentos rodoviários: por um lado a pessoa que age em liberdade, e só assim pode ser responsabilizada pelos seus actos, pela sua capacidade para

dominar e avaliar os seus impulsos e excessos pessoais; por outro lado a pessoa é capaz de decidir correctamente, orientando os seus comportamentos de acordo com o estipulado pela lei e pelo bem comum (idem).

Nem sempre, agir dentro de um determinado quadro de valores implica agir dentro da lei, o que possibilita comportamentos moralmente correctos mas excluídos da legalidade. É também possível antever situações onde o sujeito procura conscientemente transgredir as normas morais e legais que tem presentes para a sua conduta. Entre todos os cenários possíveis, onde é pedido ao sujeito um «acto individual de vontade», aqueles onde existe uma quebra, uma desobediência serão os mais propícios ao sentimento de culpa. Do ponto de vista jurídico, a culpa é definida como um:

“juízo de censura ético-jurídica imputado ao agente de um acto ilícito. A ideia de culpa pressupõe em sede do Direito a imputabilidade do agente decorrente de uma decisão consciente e livre de violar normas jurídicas. Quando ocorre a violação das normas morais, a consciência do agente pode acusá-lo de erro. Quando a transgressão de uma norma jurídica é irreflectida, diz-se que há culpa jurídica - embora não deva pesar na consciência ilibada de culpa moral, nem por isso deixa de ser punível à face da lei civil ou penal. A existência do acto ilícito, onde nasce a culpa, verifica-se tanto na prática como na omissão voluntária de uma acção”

(www.lexpoint.pt/diariolegal/).

A definição de culpa enfatiza aspectos fundamentais como sejam a lógica simultaneamente ética e jurídica, a ilicitude do acto, o carácter volitivo desse acto e a imputabilidade do agente. A premissa ética e jurídica compreende princípios reflectidos nas concepções morais da consciência colectiva, mas também fundamentados numa moldura formal, normativa, mas igualmente colectiva.

A culpa atribuída, no contexto da sinistralidade rodoviária, refere-se à influência de estruturas institucionais, exteriores ao indivíduo, como sejam as seguradoras ou os tribunais. O carácter privado das seguradoras, ainda que submetidas a legislação, diverge da natureza dos tribunais, porquanto estes desempenham a administração da própria lei. Assim, para os sujeitos infractores a atribuição de culpa define-se numa primeira instância pelas seguradoras, sendo que, as consequências atribuídas por estas decorrem de um quadro contratual, em que estão somente em causa pressupostos do foro civil e não criminal. São exemplos a reparação dos danos causados a terceiros, incluindo os danos morais e patrimoniais, ou o agravamento dos prémios de seguro devidos a envolvimento em acidentes com culpa. Aos tribunais, por outro lado, caberá resolver o diferendo, caso o infractor não concorde com a imputação de culpa que a dita seguradora realizou, através da verificação, apuramento e imputação da culpa, bem como a determinação e aplicação da sanção ou da pena correspondente. Neste âmbito importa a consideração de que a leitura da culpa difere, ainda assim, nestes dois tipos de instituições. Deste pressuposto decorre que ao conceito de culpa, utilizado habitualmente na linguagem do senso comum, são dados diferentes significados, consoante seja discutido pelas seguradoras ou pelos tribunais: as primeiras discutem a culpa ao nível da negligência, enquanto os últimos a enquadram numa moldura penal mais abrangente que, compreendendo os conceitos de negligência e dolo, enforma o conceito de crime.

No caso concreto dos acidentes de viação interessa-nos particularmente a figura jurídica de crime rodoviário, cuja moldura se expressa pelos artigos 291º e 292º do Código Penal, que se referem respectivamente ao crime de condução perigosa de veículo rodoviário e ao crime de condução de veículo em estado de embriaguez. Assim, o Código Penal define o crime de condução perigosa de veículo rodoviário como:

Artigo 291.º

Condução perigosa de veículo rodoviário

1 - Quem conduzir veículo, com ou sem motor, em via pública ou equiparada:

a) Não estando em condições de o fazer com segurança, por se encontrar em estado de embriaguez ou sob influência de álcool, estupefacientes, substâncias psicotrópicas ou produtos com efeito análogo, ou por deficiência física ou psíquica ou fadiga excessiva; ou

b) Violando grosseiramente as regras da circulação rodoviária relativas à prioridade, à obrigação de parar, à ultrapassagem, à mudança de direcção, à passagem de peões, à inversão do sentido de marcha em auto-estradas ou em estradas fora de povoações, à marcha atrás em auto-estradas ou em estradas fora de povoações, ao limite de velocidade ou à obrigatoriedade de circular na faixa de rodagem da direita; e criar deste modo perigo para a vida ou para a integridade física de outrem, ou para bens patrimoniais alheios de valor elevado, é punido com pena de prisão até três anos ou com pena de multa.

2 - Quem conduzir veículo, com ou sem motor, em via pública ou equiparada e nela realizar actividades não autorizadas, de natureza desportiva ou análoga, que violem as regras previstas na alínea b) do número anterior, é punido com pena de prisão até três anos ou com pena de multa.

3 - Se o perigo referido no n.º 1 for criado por negligência, o agente é punido com pena de prisão até dois anos ou com pena de multa até 240 dias.

4 - Se a conduta referida no n.º 1 for praticada por negligência, o agente é punido com pena de prisão até um ano ou com pena de multa até 120 dias.

(Albuquerque, P.P., 2008:738-740).

A condução de veículo em estado de embriaguez, pese embora a inclusão desta infracção na definição de condução perigosa acima referida, particulariza o aspecto de parametrização das taxas de alcoolemia, configurando a designação de crime pela seguinte redacção:

Artigo 292º

Condução de veículo em estado de embriaguez ou sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas

1 - Quem, pelo menos por negligência, conduzir veículo, com ou sem motor, em via pública ou equiparada, com uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 1,2 g/l, é punido com pena de prisão até 1 ano ou com pena de multa até 120 dias, se pena mais grave lhe não couber por força de outra disposição legal.

2 - Na mesma pena incorre quem, pelo menos por negligência, conduzir veículo, com ou sem motor, em via pública ou equiparada, não estando em condições de o fazer com segurança, por se encontrar sob influência de estupefacientes, substâncias psicotrópicas ou produtos com efeito análogo perturbadores da aptidão física, mental ou psicológica.

(idem 2008:738-740).

Todavia, conforme discutido na doutrina jurídica, à imputação de culpa e portanto de responsabilidade criminal, associa-se o dolo. O mesmo é dizer, em linguagem comum, a intencionalidade do dano ou, em termos jurídicos, “decorrente de uma decisão consciente e livre de violar normas jurídicas”, conforme descrito no conceito de culpa (cf. pág.16). Desta premissa decorre que na maioria dos acidentes rodoviários julgados em tribunal, não sendo produzida prova de dolo, e portanto de intencionalidade, a atribuição de culpa atém-se sob o quadro jurídico da negligência.

Esta prática jurídica não é, no entanto, consensual entre os vários actores interessados na problemática da sinistralidade rodoviária. Associações civis de familiares e vítimas de acidentes contestam a brandura da justiça, quando esta atribui sanções fundamentadas na negligência do agente. Por outro lado, o legislador ao questionar a intencionalidade do dano atenua, por via da lei, a sanção aplicável ao agente.

Esta discordância de princípios interessa-nos particularmente para a discussão de resultados nesta investigação, porquanto implica o questionamento da forma de atribuição de culpa aos sujeitos e dos efeitos que dela decorrem.

2.3 - Problema de investigação e objectivos

Os comportamentos preventivos, pese embora a sua designação e divulgação por entidades como a Organização Mundial de Saúde, Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária ou ainda outras associações da sociedade civil, constituem um quadro de referências individuais mediado por factores como a percepção e avaliação do risco, bem como a tomada de decisão individual. A adopção destes comportamentos traduz um entendimento democrático do ambiente rodoviário, fundamentado em direitos e deveres comuns a todos os que nele intervêm.

Ao invés, o comportamento de risco, decorrente de factores subjectivos como sejam a percepção, avaliação e aceitação do risco, assume uma dimensão que ultrapassa o sujeito, produzindo efeitos nos outros que, no caso concreto do ambiente rodoviário, são muitas vezes nefastos.

A mudança de comportamentos parece sofrer influência da sanção normativa, mas também de factores como a motivação individual, segundo as perspectivas jurídica e psicológica, respectivamente.

A culpa é descrita como algo interno ao indivíduo, considerada pela maioria dos autores como um sentimento que confronta o indivíduo consigo próprio, na consequência do seu fracasso em cumprir as normas formais, bem como os ditames morais que o regem, de que são exemplos o fazer o bem, o respeito pelo outro, mas principalmente, o não causar dano e proteger a vida.

A culpa atribuída decorre do papel do colectivo em lembrar ao indivíduo que não cumpriu os preceitos normativos, tipificar esse incumprimento numa lógica legal e aplicar a sanção correspondente, que pode ser do foro cível ou criminal. Compreende também aspectos como a percepção individual do bem e do mal, pelo que é experienciada de modo distinto entre diferentes indivíduos.

Assim, tomando em consideração o atrás referido definimos como:

Objectivo geral: compreender a perspectiva dos participantes sobre a relação da culpa em acidentes rodoviários e a mudança de comportamentos no sentido preventivo.

Objectivos específicos:

Analisar a relação entre a auto-culpabilização em acidentes rodoviários e a mudança de comportamentos no sentido preventivo;

Analisar a relação entre a culpa atribuída em acidentes rodoviários e a mudança de comportamentos no sentido preventivo.

PARTE II

CAPÍTULO 3 – Metodologia

Após definição do objecto de estudo, elaboração da questão de investigação e objectivos, sentimos a necessidade de definir o paradigma segundo o qual se orientaria este estudo.

Habitualmente faz-se a distinção entre dois grandes paradigmas¹¹. Aquele que até agora é o paradigma dominante (quantitativo), que se baseia no positivismo, na crença de que tudo é mensurável, objectivo e normativo e o paradigma emergente ou interpretativo (qualitativo), que engloba o conhecimento social dos indivíduos e por isso mais difícil de quantificar (Santos, 1987).

A investigação que pretendemos levar a cabo recorre à compreensão da perspectiva dos participantes e da variedade de significados atribuídos ao acidente em que estiveram envolvidos. Deste modo, na medida em que a investigação decorre sob o pano de fundo da subjectividade de cada participante, consideramos a metodologia qualitativa como a mais adequada para o nosso propósito. Optámos assim pelo recurso a instrumentos de análise como o questionário e a entrevista semi-estruturada, mais detalhadamente discutidos adiante.

3.1 - Tipo de Estudo

Ao seleccionarmos o nosso tipo de estudo pretendemos acompanhar Lessard-Hébert et al. (1994 citado por Guerra, 2006: 17) quando afirmam que o investigador assume “a variabilidade das relações entre as formas de comportamento e os significados que os actores lhes atribuem através das suas interacções sociais, pois que a comportamentos idênticos do ponto de vista físico podem corresponder diferentes significados sociais”. É nesta diferença de significados, enriquecida pela experiência vivida e descrita pelos sujeitos, que fundamentamos a nossa metodologia qualitativa com uma abordagem eminentemente fenomenológica.

Os métodos qualitativos fornecidos pelas ciências humanas nos quais se estudam as experiências vividas pelos indivíduos focam-se nas descrições e expressam o valor dos pensamentos, percepções e sentimentos dos sujeitos sobre as suas experiências concretas (Gringas, citado in Gauthier, 2003), oferecendo ao investigador a possibilidade de estudar fenómenos subjectivos, tal como eles foram vividos. É uma abordagem em que o investigador explicitamente participa, descobrindo o significado dessas experiências, tal como foram humanamente vividas, não devendo, portanto, procurar a verdade sobre um fenómeno, pois este em si mesmo não existe, ele é composto pelas várias realidades que são vivenciadas por cada sujeito.

Pese embora a experiência subjectiva de cada indivíduo em relação ao acidente que sofreu, à culpa ou à mudança de comportamentos, consideramos pertinente o enquadramento da informação obtida, por via dos instrumentos de análise, na realidade global. Deste modo, recorreremos a estatísticas oficiais e fontes documentais diversas no âmbito da sinistralidade rodoviária, das quais salientamos:

¹¹ Segundo Khun, T. (1992) paradigma pode ser considerado como um padrão, um conjunto de ideias e valores. É um modelo científico para descrição, explicação e compreensão da realidade. A mesma realidade é percebida de forma diferente quando observada através de paradigmas também diferentes.

- Instituto Nacional de Estatística (INE);
- Observatório de Sinistralidade da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR);
- Organização Mundial de Saúde (OMS).

Os sujeitos seleccionados para o presente estudo partilham um espaço geográfico que se limita ao âmbito nacional, tal como a legislação a que estão submetidos ou o conjunto de valores morais e culturais que perfilham. Por esta razão, entendemos que se adequa a utilização das definições e conceitos relativos à sinistralidade rodoviária apresentados pelo Observatório de Sinistralidade da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (Definições). Pelo mesmo motivo, utilizaremos ao longo deste trabalho os conceitos jurídicos constantes dos Códigos da Estrada, Civil e Penal vigentes em Portugal.

3.2 - Grupo de participantes

Após a pesquisa bibliográfica efectuada, e tomando como referencial os pressupostos teóricos correspondentes ao tipo de estudo, à metodologia e aos instrumentos de análise pelos quais optámos, elegemos as características do grupo de participantes. Assim, delineámos um conjunto de participantes constituído por 19 indivíduos, de ambos os sexos.

Foram definidos como critérios de inclusão participantes envolvidos em acidentes de viação nos últimos 3-4 anos, que não estivessem internados em hospital ou outra instituição de saúde, dos quais resultaram lesões físicas nos próprios ou em terceiros.

A opção por este tipo de critérios para selecção dos sujeitos prende-se com os seguintes argumentos:

- da revisão da literatura efectuada releva a importância do dano físico na relação com a culpa;
- a lesão física em terceiros é condição importante para o estudo da culpa atribuída formalmente;
- o prazo estipulado de 3-4 anos minimiza o efeito de reconstrução do acontecimento traumático, apesar desta perspectiva não ser unânime entre todos os autores até ao momento consultados;
- a não opção por sujeitos internados decorre de dificuldades na obtenção das autorizações necessárias, nomeadamente Comissões de Ética e Comissão Nacional de Protecção de Dados, dentro dos prazos compatíveis com a realização do estudo.

3.3 - Instrumentos de análise: Identificação e justificação

Qualquer instrumento de pesquisa deve permitir recolher a informação válida e pertinente à realização do trabalho de investigação. Assim, definimos dois momentos distintos para recolha de informação, recorrendo num primeiro momento à aplicação de um questionário e, posteriormente, à realização de entrevista.

Um estudo do tipo fenomenológico não comporta, tradicionalmente, instrumentos de medida com algum carácter quantitativo. Todavia, consideramos que a utilização de um questionário como o que adiante descrevemos não compromete a natureza da investigação, na medida em que serve apenas

o propósito de recolher informação factual sobre o acidente de viação e sobre as características sócio-demográficas dos sujeitos.

Procedemos então à construção de um questionário (Anexo A), tendo por base o “ Questionário Sócio-Demográfico – Estudo sobre o impacto dos Acidentes Rodoviários” (Pires, 2003) – (Anexo B) adaptado ao presente estudo, e o questionário usado por Lima et al. (2003) – (Anexo C), ambos com autorização das respectivas autoras, para além da elaboração de outras questões por nós realizada.

A aplicação do questionário, previamente à entrevista, visava também antecipar alguma diferenciação dos sujeitos no que respeita, por exemplo, a ter sido atropelado ou ter atropelado alguém. Esta antecipação permitiu orientar a posterior prossecução da entrevista, evitando questões desnecessárias ou desadequadas para aquele indivíduo o que, cumprindo critérios de economia de tempo, essencialmente observou o princípio ético de não recolher informação inútil. Tendo em consideração a natureza do presente estudo, com o qual pretendemos obter descrições de um fenómeno vivenciado e tentar chegar à essência desse fenómeno, optámos também por seleccionar como instrumento de colheita de dados a entrevista.

Savoie-Zajc (in Gauthier, 2003, pp. 279-301) refere que o método mais comum na colheita de dados acerca das experiências vividas pelos sujeitos é a entrevista.

Segundo Bogdan, e Biklen (1994:134), “a entrevista consiste numa conversa intencional, geralmente entre duas pessoas (...) dirigida por uma das pessoas, com o objectivo de obter informações sobre a outra”. A entrevista permite aos participantes no estudo desenvolver de forma oral as suas ideias e opiniões acerca de um determinado assunto.

A consulta bibliográfica efectuada levou-nos a optar pela entrevista semi-estruturada, em que “o individuo é convidado a responder de forma exaustiva, pelas suas próprias palavras e com o seu próprio quadro de referencia, a uma questão geral (tema)” (Ghiglione & Matalon, 1993: 96) e em que “o entrevistador conhece todos os temas sobre os quais tem de obter reacções por parte do inquirido, mas a ordem e a forma com os irá introduzir são deixadas ao seu critério” (idem, 70). A opção pela entrevista semi-estruturada prende-se ainda com o facto de que, para a resposta à questão de investigação, importa a análise dos significados atribuídos a um fenómeno no qual os sujeitos estiveram envolvidos, tendo em conta dimensões como a culpa, a prevenção e os comportamentos em ambiente rodoviário. Este instrumento permite também uma maior flexibilidade em relação ao entrevistado, em particular no que respeita ao aprofundamento de algumas questões relativas à culpa sentida, mas assegura também algum controlo por parte do entrevistador no decorrer da entrevista. Aliás, Lessard-Hébert, et al. (1994) citando Powney e Watts argumentam que a entrevista semi-estruturada se caracteriza pelo papel que o investigador assume de promover algum controlo sobre o decurso de todo o processo, controlando a aparição das questões por uma ordem sequencial.

Como todas as técnicas de colheita de dados a entrevista tem as suas virtudes e os seus defeitos. Se até ao momento destacamos as suas vantagens e, por isso mesmo, foi a técnica de colheita de dados por nós privilegiada, não poderíamos dar por encerrado este desenvolvimento sobre esta técnica sem referenciar brevemente as suas desvantagens.

Assim, e tomando como referência alguns autores, tais como Marconi e Lakatos (1990) chamamos a atenção para alguns problemas que existem ao utilizar como a entrevista método de recolha de

dados. Um dos problemas tem a ver com o relacionamento que se estabelece entre entrevistador/entrevistado, o background de características e predisposições psicológicas, comportamentais e ambientais para a entrevista por parte dos intervenientes e a forma do entrevistador enunciar as perguntas e do entrevistado evitar as questões embaraçosas.

3.3.1 - Descrição do questionário

A aplicação de um questionário no presente estudo pretende, por um lado, caracterizar o acidente de viação em que os respondentes estiveram envolvidos e, por outro lado, caracterizar o grupo de participantes em termos sócio-demográficos. A informação a obter através do questionário consistiu em dados passíveis de tratamento quantitativo e descritivo (Anexo I).

O questionário é constituído por três partes, adiante descritas, e assegura o anonimato através da identificação do respondente com um código numérico inserido em campo criado para o efeito. A primeira parte do questionário (Questões 1 a 10) refere-se à caracterização do acidente, contemplando variáveis como:

- tempo decorrido após o acidente;
- tipo de veículo;
- lugar do respondente no veículo;
- condição de peão;
- outras pessoas envolvidas no acidente e a sua relação/parentesco com o respondente;
- lesões sofridas pelo respondente e/ou pelas outras pessoas;
- propriedade do veículo;
- regularização do seguro automóvel.

A segunda parte do questionário (Questões 1 a 10) é referente às causas do acidente identificadas pelos respondentes.

A questão número 11 é de resposta condicionada apenas a sujeitos vítimas de atropelamento e procura, tal como as questões anteriores, averiguar da atribuição causal do acidente pelo respondente.

A terceira parte do questionário (Questões 1 a 5) pretende a caracterização sócio-demográfica dos sujeitos, com as seguintes variáveis: sexo, idade, nível de instrução, profissão e estado civil.

3.3.2 - Descrição da entrevista semi-estruturada

Tratando-se de uma entrevista semi-estruturada não elaborámos um guião rígido (Anexo D), mas sim contendo um conjunto de questões possíveis, tendo em conta que no fim os temas propostos tenham sido cobertos (Lessard-Hébert et al., 1994). As questões em causa não sendo totalmente abertas, nem colocadas aos participantes pela ordem anotada, permitiram-nos fazer as adaptações consideradas necessárias no decurso da sua realização. Durante a realização da entrevista, a nossa intervenção limitou-se a reencaminhar o assunto, sempre que o entrevistado se desviava das questões, encorajando-o a explicar os seus sentimentos e a esclarecer melhor a sua vivência e opinião.

O guião das entrevistas foi construído a partir da literatura previamente consultada, com vista à obtenção de informação que permitisse chegar à compreensão do fenómeno em investigação e, dessa forma, conseguir elaborar uma resposta para a questão de partida.

Foram formuladas questões gerais ou combinadas com sub-questões, de modo a deixar o participante livre para responder como entendesse, sem que tivesse de escolher respostas pré-determinadas.

O guião de entrevista constituiu a base de recolha de informação para análise dos seguintes temas:

Tema 1: Percepção sobre o acidente

Tema 2: Percepção sobre auto-culpabilização (Comportamental e Caracterológica)

Tema 3: Mudança de comportamentos

Tema 4: Percepção sobre desempenho na estrada

Tema 5: Prevenção e percepção de risco

Tema 6: Culpa atribuída.

O guião de entrevista admite 26 questões possíveis de serem colocadas aos participantes, em função da especificidade de informação obtida com os respectivos questionários. A justificação para as questões elaboradas está presente no Anexo E.

3.4 - Tratamento de dados – Análise de conteúdo de entrevista

A análise dos objectivos do presente estudo foi desenvolvida através do tratamento de dados por análise de conteúdo de entrevista. A análise de conteúdo pode ser explicada como um modelo de pesquisa flexível que visa o conhecimento dos mundos simbólicos e realidades sociais dos participantes (Pidgeon, 1996).

Para Bardin (2004: 38), autora que se destaca como referência principal, a análise de conteúdo designa-se por “ [...] um conjunto de técnicas de análise das comunicações que utiliza procedimentos sistemáticos e objectivos de descrição do conteúdo das mensagens”.

As entrevistas são sujeitas a um processo de codificação, em que são atribuídos à informação conceitos e códigos formulados, próximos do texto, e, em seguida, conceitos mais abstractos (Flick, 2005).

Como tal, ao longo do processo de codificação são estabelecidas categorias de análise, encontradas nos dados recolhidos. O processo foi elaborado manualmente e baseado na estratégia de codificação pormenorizada por Bardin (2004).

3.5 - Procedimentos

Foram contactadas diversas associações da sociedade civil relacionadas, directa ou indirectamente, com indivíduos envolvidos em acidentes rodoviários. Procedeu-se também a contactos com organismos como farmácias da comunidade, centros de fisioterapia e empresas privadas de transporte de doentes. Através de e-mail (Anexo F) foi dado a conhecer o desenho geral do estudo, bem como o que era pretendido dos participantes. Solicitou-se a cada associação ou organismo que

divulgasse o documento junto dos seus associados ou utilizadores. No documento enviado para divulgação junto dos eventuais participantes, identificou-se a autora e a orientadora do estudo, bem como o âmbito em que este decorreu, comunicou-se o objectivo geral do estudo, referiu-se o consentimento informado a obter na altura de colheita dos dados, assegurou-se confidencialidade dos dados a serem obtidos e informou-se sobre o tipo de instrumentos planeados para colheita de dados, em concreto: preenchimento de questionário e entrevista pela autora em local e hora da conveniência dos participantes. Foi facultado contacto da autora do estudo, com o intuito de serem os participantes a demonstrar a sua disponibilidade. Após contactos iniciados por e-mail pelos participantes disponíveis foi estabelecido contacto telefónico pela autora, no sentido de personalizar o processo, com envio para cada indivíduo do documento de pedido de colaboração, bem como dos prazos previstos para finalização dos instrumentos de análise e posterior colheita de dados.

Foi pedido consentimento informado através do envio por e-mail de documento onde constavam a identificação e contacto das autoras do estudo, o justificativo do estudo, os benefícios e riscos para os participantes, a explicitação e justificação das técnicas de recolha de informação e a informação de envio do resumo da respectiva entrevista (Anexo H) a cada participante, previamente ao tratamento da informação, com o intuito de validar com os participantes a informação fornecida. Deste documento fez também parte o formulário específico para consentimento de recolha e gravação de informação, que devia ser assinado e datado por uma das autoras do estudo e por cada participante (Anexo G). Inicialmente responderam 21 indivíduos mas, no decorrer do processo de recolha de informação, 2 deles não completaram o protocolo. O grupo de participantes ficou então constituído por 19 indivíduos.

O questionário foi enviado por e-mail aos participantes que após o preenchimento o reenviaram, também via e-mail. Um dos participantes, por dificuldades técnicas, entregou o questionário respondido em mão.

Após a recepção dos questionários foi agendada a realização da entrevista em local e hora designados pelos participantes. As entrevistas foram realizadas face a face, com recurso a gravação e apenas com a presença do participante e da entrevistadora, entre 10/03/2009 e 31/10/2009, com uma duração média de 50 minutos e em local designado pelos participantes. Em função da entrevista foram corrigidas algumas respostas aos questionários por parte de alguns participantes, nomeadamente no que se refere às lesões sofridas e à caracterização do acidente. A validação da informação foi conseguida na totalidade dos participantes.

Importa referir que no início do estudo foi atribuído a cada participante um número, coincidente com o questionário e a entrevista respectivos. Foi dado a conhecer a cada participante o seu número de identificação no estudo, pelo que perante a não finalização do protocolo por dois participantes, optámos por manter o número atribuído inicialmente. Assim, em 19 participantes encontramos atribuições numéricas de 1 a 21, não constando os números 2 e 16. Ao longo do documento adoptamos a designação QX e EX para a identificação dos questionários e entrevistas, correspondendo X ao número atribuído a cada participante.

CAPITULO 4 – APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DE RESULTADOS

4.1 - Caracterização dos participantes e dos acidentes

Através da informação obtida com a aplicação de questionários, podemos apresentar os resultados adiante descritos.

Todos os participantes têm em comum o facto de terem estado envolvidos num acidente de viação, o que cumpre os critérios de inclusão para participação no estudo. A informação obtida refere-se a 19 acidentes de viação, que correspondem respectivamente ao último acidente sofrido por cada um dos participantes.

4.1.1 - Dados sócio-demográficos

O grupo de participantes é constituído por 19 indivíduos, 13 do género masculino e 6 do género feminino. Como podemos observar adiante, em termos de nível de instrução os participantes são diversificados, sendo que as maiores frequências se registam nas categorias “Até ao 9º ano” e “Até ao 12º ano”, ambas com 7 casos. Na categoria “Licenciatura” encontraram-se 5 participantes. Em relação à variável “Estado civil”, a maioria dos sujeitos são casados ou vivem em união de facto (14) e 5 são solteiros (Tabela 1). As idades dos sujeitos, à altura do preenchimento do questionário, estão compreendidas no intervalo [20-52] anos, com uma média etária de 34,3 anos e com um desvio padrão de 8,1.

Tabela 1 - Distribuição dos participantes segundo o género, nível de instrução e estado civil.

		Frequência	Percentagem
Género	Masculino	13	68,4
	Feminino	6	31,6
	Total	19	100
Nível de Instrução	Até à 4ª classe	0	0
	Até ao 9º ano	7	36,8
	Até ao 12º ano	7	36,8
	Licenciatura	5	26,3
	Total	19	100
Estado Civil	Casado \ união de facto	14	73,7
	Solteiro	5	26,3
	Total	19	100

4.1.2 - Caracterização dos acidentes

A caracterização do acidente situa-nos numa esfera de perda em que os danos físicos e materiais podem ser contabilizados de forma objectiva, mas também nos remete para o luto, para a incapacidade e para a dor, mais delicadas de mensurar. Falar do veículo, da vítima ou de lesões, pode dar uma ideia de distância face ao vivido mas, pelo que podemos apurar pelas entrevistas efectuadas, não podemos esquecer que foram estes entrevistados que em determinada altura sentiram dor, souberam do desfecho fatal que provocaram ou tiveram que lidar com uma incapacidade para toda a vida.

O tempo decorrido entre a ocorrência do acidente e o preenchimento do questionário varia de 3 meses a 4 anos, com uma média de 2,08 anos, conforme os objectivos dos critérios de inclusão.

No que respeita à forma de mobilidade (se a pé ou em veículo) e o tipo de veículo, constatamos que na maioria dos casos (18) foi utilizado um veículo motorizado, sendo que 6 participantes viajavam em mota e 12 em automóvel. Nos 18 casos em que houve utilização de veículo motorizado, 17 participantes eram condutores e 1 ocupava lugar de passageiro. Verificou-se apenas um caso em que o participante foi vítima de atropelamento.

Em 8 dos casos seguiam mais pessoas no veículo, para além do participante, num total de 12 pessoas para todos os casos estudados.

No que respeita ao envolvimento de outros veículos, em 11 casos houve envolvimento de outro veículo no acidente, com um total de 14 veículos envolvidos.

Em 6 acidentes ocorreu o envolvimento de 13 vítimas, para além do participante, o que perfaz um total de 29 vítimas para todos os acidentes estudados. As 13 pessoas com lesões físicas compreendem 8 feridos ligeiros, 2 feridos graves e 3 mortos.

A maioria dos participantes (16) sofreu danos físicos. A descrição das lesões sofridas pelos participantes permitiu a sua classificação com base nos critérios utilizados pelo sistema de Classificação Internacional de Doenças, 9ª edição (ICD-9)¹², oficializado pela Administração Central do Sistema de Saúde. Importa referir que esta classificação decorre de uma adaptação, por não dispormos de informação clínica mais detalhada. Não nos foi possível utilizar o mesmo critério para avaliação da gravidade dos danos das outras 13 vítimas, uma vez que os participantes descreveram aqueles danos conforme a informação transmitida pelas autoridades. Assim, a maioria dos participantes sofreu lesões graves ou muito graves (11), 4 sofreram lesões classificadas como pouco graves. Um dos participantes sofreu danos físicos sem gravidade. Em dois dos participantes não houve qualquer dano físico.

Em termos da relação dos participantes com as outras vítimas do acidente, em 4 casos os participantes eram amigos das vítimas, em 3 casos as vítimas eram desconhecidas do participante. Somente num caso o participante era familiar de uma vítima. Neste caso, a vítima era filha do participante.

Os veículos eram propriedade de 11 participantes sendo que, dos restantes, 8 veículos pertenciam a familiares ou amigos. Em 3 casos o veículo pertencia a instituições estatais ou locais.

¹² Disponível em http://codplus.gim.med.up.pt/index.php/Traumatismos:_prioridade

A maioria dos participantes tinha o seguro da viatura regularizado. Verifica-se apenas 1 caso em que o participante não tinha seguro do veículo.

4.1.3 - Atribuição causal para o acidente

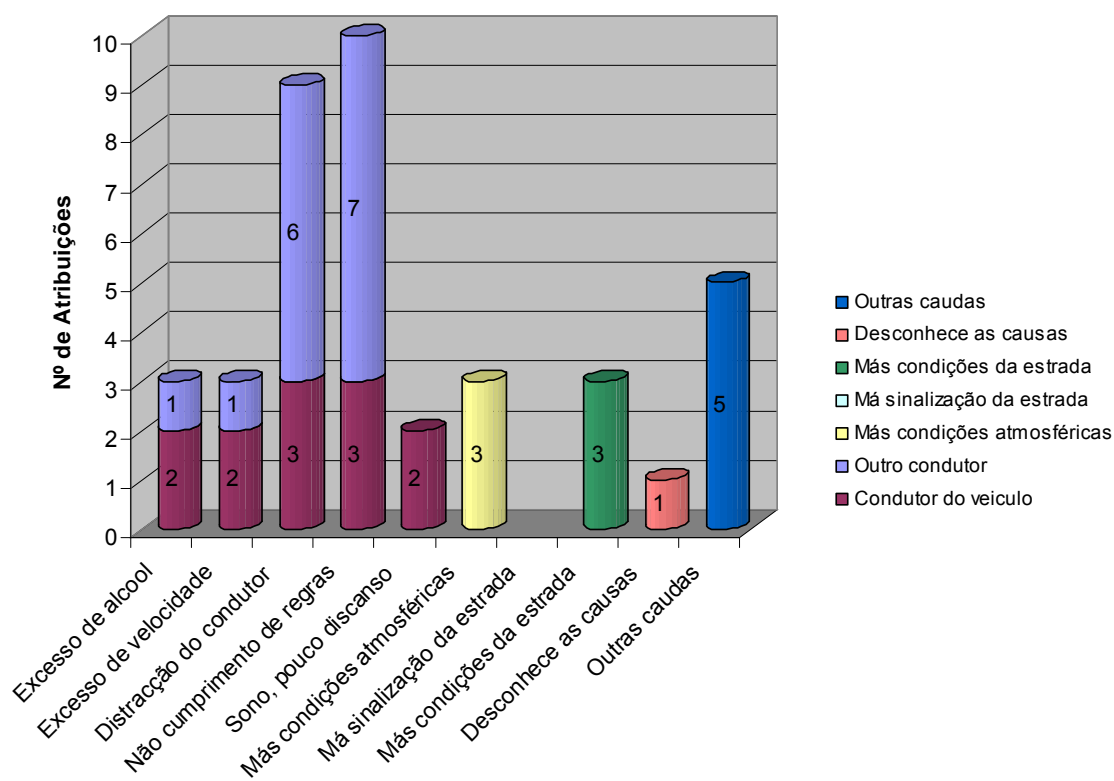
A atribuição causal para o acidente dá-nos uma primeira leitura acerca do posicionamento dos sujeitos face ao sucedido. Dentro das causas para o acidente podemos encontrar dois grupos distintos: um referente a causas que dependem directamente dos desempenhos ou comportamentos dos sujeitos, e um outro grupo que reúne causas alheias aos indivíduos, mais relacionadas com as condições envolventes.

Conforme apresentado no Gráfico 1, no que respeita às causas do acidente, observa-se que as maiores frequências correspondem ao “não cumprimento das regras” e à “distracção do condutor”, com 10 e 9 casos, respectivamente.

Releva da leitura do gráfico que nas duas principais atribuições relacionadas com o comportamento dos indivíduos, verificamos que a maioria dos participantes (13) imputa aos outros o comportamento que causou o acidente.

Com 3 atribuições respectivamente surgem “excesso de álcool”, “excesso de velocidade”, “más condições atmosféricas” e “más condições da estrada”. No caso concreto do “excesso de álcool”, apesar de serem 2 as atribuições ao condutor do veículo onde seguia o participante, num desses casos o participante era passageiro, logo trata-se de uma atribuição externa.

Gráfico 1 - Atribuições causais para o acidente



A atribuição do acidente a “outras causas” verifica-se em 5 casos. Em virtude de se tratar de informação recolhida através de uma questão aberta, registam-se respostas com alguma diversidade, pelo que entendemos pertinente a sua apresentação detalhada conforme se lê na Tabela 2.

Tabela 2 - Identificação de outras causas para o acidente e frequência de atribuições

Outras causas para o acidente	Frequência de atribuições
Distracção do peão	1
Más condições do veículo	1
Avaria mecânica	3
TOTAL	5

Na questão condicionada somente a peões vítimas de atropelamento, cuja frequência é de apenas um caso, o participante atribui o acidente à “não existência de passeios ou bermas”.

Como breve síntese, podemos verificar que, englobando as causas dependentes de comportamentos e as causas alheias aos indivíduos, como sejam por exemplo as más condições atmosféricas ou a má sinalização da estrada, a preponderância verifica-se nas atribuições externas, o que sugere um baixo nível de auto-culpabilização, pelos dados obtidos pelos questionários (Anexo I).

4.2 - Análise de Conteúdo das Entrevistas (Codificação)

Os conteúdos de análise das entrevistas foram agrupados em seis categorias centrais (Tabela 3), às quais correspondem os seis temas centrais, e em subcategorias de análise, às quais correspondem Unidades Semânticas e Unidades de Registo. A ordem de apresentação das categorias centrais difere da utilizada durante as entrevistas e constante do guião, (Anexo D), por considerarmos que facilita a apresentação e leitura dos resultados obtidos. Em cada tabela identificamos os entrevistados com a designação EX, sendo a cor vermelha correspondente aos formalmente culpados e a cor azul aos não culpados.

Tabela 3 - Categorias centrais de análise:

1	Prevenção e percepção de risco
2	Percepção sobre desempenho na estrada
3	Percepção sobre o acidente
4	Percepção sobre auto-culpabilização
5	Culpa atribuída
6	Mudança de comportamentos

4.2.1 - Tema central: Prevenção e percepção de risco

O tema Prevenção e percepção de risco enquadra a sinistralidade rodoviária como sendo um problema grave, transversal a várias dimensões da existência individual e social. Daí procurarmos saber a importância atribuída à prevenção, nas suas diferentes vertentes, tanto na análise dos comportamentos individuais como numa caracterização da actuação dos outros ao volante, de forma a compreendermos o entendimento que os sujeitos têm dessa interacção.

Tabela 4 - Análise de conteúdo face à questão – Acha que a sinistralidade rodoviária é um problema grave? Porquê?

Categoria	Subcategoria	Unidade semântica	Unidade de registo	Entrevistados
Sinistralidade enquanto problema	Identifica	Provoca mortes/feridos/danos	16	E3,E9,E10,E12,E17,E21 E1,E4,E6,E7,E8,E11,E18, E19,E20
		Álcool	1	E3
		Infra-estruturas	2	E12 E19
	Não identifica		2	E5 E14
	Identifica parcialmente		1	E13

Observando a Tabela 4, apurámos que a maioria dos participantes (16) identifica a sinistralidade como um problema, associando-a ao número de mortes, feridos e danos (materiais). O estado das vias públicas (infra-estruturas) é associado ao problema da sinistralidade por 2 participantes e 1 sujeito remete para o consumo de álcool como factor relacionado com a sinistralidade. 2 dos participantes não identificam os acidentes rodoviários como um problema. 1 Participante identifica parcialmente, referindo que actualmente essa realidade não é tão grave.

O facto dos participantes identificarem ou não a sinistralidade como problema, sugere a sua atitude na reflexão sobre os acidentes em geral e sobre o seu em particular. Por exemplo, os participantes que não reconhecem um problema de sinistralidade, respondem o seguinte:

E14 – “Não, acho que não, acho que não. Cada vez há mais carros, tem que haver mais acidentes também, julgo eu!”

E5 – “Se acho que há um problema sério? É pá, eu acho ... já houve mais, a sério, está melhor, antes ouvia-se mais”.

Na sua maioria, os participantes reconhecem a sinistralidade rodoviária como um problema em Portugal, embora não o relacionem, directamente, com as suas causas, como por exemplo com o tipo/ estilo de condução adoptados pelos condutores, ou comportamentos de risco, mas antes com os resultados da sinistralidade.

Tabela 5 - Análise de conteúdo face à questão - Que medidas acha mais importantes para prevenir os acidentes?

Categoria	Subcategoria	Unidade semântica	Unidade de registo	Entrevistados
Medidas de Prevenção	Individuais	Calma/Tolerância/Cond. Defensiva	4	E13 E1,E7,E17
	Sociais	Sanções Pesadas	4	E5,E10 E15,E18
		Obr.públicas/Vias e sinalização	7	E9,E12 E4,E6,E7,E19,E20
		Policiamento	3	E6,E19,E20
	Educativas	Camp. de choque / sensibilização	7	E3,E10,E12,E21 E4,E6,E8
		Revisão do Código e Condução	3	E5 E8,E19
		Campanhas na escola	2	E3 E7
	NS/NR	Desconhece	2	E11 E14

Como se pode verificar na Tabela 5, as respostas às medidas de prevenção distribuem-se nas subcategorias individuais (4), sociais (14) e educativas (12). 2 Participantes assumem desconhecerem medidas de prevenção. Nas medidas sociais, com maior índice de resposta, as medidas sugeridas foram as obras públicas/sinalização (7):

E12 – “Bem, a começar por corrigir as estradas com maior sinistralidade, visto que é um dos factores do problema”.

E20 – “Sim, o melhoramento das estradas, sim! Das vias, sim! Mesmo as passeadeiras estão muito mal sinalizadas; as lombas que existem também estão mal sinalizadas portanto há aí muita coisa.... Os cruzamentos com carros estacionados, com árvores, com publicidade... há muita coisa que podia ser evitada também para controlar mais os acidentes mas...”.

O item sanções mais pesadas obteve 4 respostas, entre as quais:

E15 – “mas acho que se calhar se as pessoas que fazem transgressões se fossem penalizadas por certas e determinadas transgressões, se fossem penalizadas de uma maneira mais rigorosa se calhar não haviam tantos acidentes”.

Em relação à necessidade de mais policiamento, foram obtidas 3 respostas.

Nas medidas educativas, as medidas mais sugeridas foram as campanhas de choque/sensibilização (7), das quais apresentamos o seguinte exemplo:

E3 – “ter ali um vídeo a mostrar alguém a fazer a mesma coisa, mostrar um tipo a ultrapassar na curva e de repente olha, aqui está o tipo que ia ultrapassar na curva, ou a tipa, olha o estado, está ali um corpo ensanguentado, ainda vê-se o sangue a correr.”

Em relação à revisão do código da estrada e da formação em condução obtivemos 3 respostas e em relação às campanhas na escola como medida primária de prevenção tivemos 2 respostas, como as seguintes:

E3 – “acho que as melhores medidas para terem efeitos e impacto a médio e longo prazo, (...) mas são as mais duradouras, e as que fazem mais sentido é a educação, a começar pelos miúdos nas escolas, prevenção rodoviária, explicar-lhes.”

E7 – “Para já acho que as aulas que se tem na carta de condução são péssimas, acho que se tem de começar pela base, pela raiz e desde haver se calhar aulas, por exemplo a partir do 10º ou 12º por exemplo, aulas de condução segura, qualquer coisa por aí, se calhar quando as pessoas tiram a carta de condução fazerem um curso semelhante ao que eu fiz de condução defensiva.”

Em termos de medidas individuais, referidas em menor número (4), foi sugerida a adopção de uma condução defensiva/tolerante/calma.

Os dados sugerem medidas dirigidas para a educação e medidas sociais, sendo pouco reconhecidas as medidas em termos individuais.

Associamos a baixa identificação de medidas individuais com duas possibilidades: por um lado, os sujeitos poderão sentir-se obrigados a alterar os seus comportamentos de risco ou a adoptar comportamentos preventivos (tipo de condução, cumpridores, entre outros), ou até mesmo a repensar questões de carácter dos próprios condutores (mais pacientes, tolerantes, menos agressivos); por outro lado, a crença de que os comportamentos individuais não têm suficiente impacto para alterar o estado geral do ambiente rodoviário.

De alguma forma, estes dados sugerem um não reconhecimento de características internas ao próprio sujeito como factor contributivo para a sinistralidade, mas antes factores externos que devem ser combatidos, igualmente como medidas externas ao próprio.

A análise desta informação indicia também, por um lado, que a eleição de medidas sociais e educativas denota a consideração por parte dos entrevistados que os alvos dessas medidas devem ser as outras pessoas e não eles próprios. Reparamos na terminologia usada que é maioritariamente referida às outras pessoas. Por outro lado, podemos pensar a possibilidade de os sujeitos considerarem que não têm necessidade de serem submetidos a esse tipo de medidas educativas e sociais.

Tabela 6 - Análise de conteúdo face à questão – Acha que há comportamentos de risco na condução? Quais?

Categoria	Subcategoria	Unidade Semântica	Unidade de registo	Entrevistas
Comportamento de risco	Sim	Excesso de velocidade	12	E3,E10 E1,E4,E6,E8,E11,E15
		Intolerância	2	E1,E7
		Agressividade	4	E21 E1,E19,E20
		Consumo de substâncias	11	E3,E10,E13,E21 E4,E6,E7,E8,E14,E17,E20
		Desrespeito de regras	6	E3,E10,E12,E13 E14,E15
		Deficiente manut. do veículo	2	E3 E7
		Distracção	2	E4,E19
		Uso do telemóvel	4	E5 E4,E17,E18
		Ultrapassagem perigosa	4	E9,E21 E11,E15
		Sinais vermelhos	1	E15

A leitura da Tabela 6, permite constatar que todos os participantes identificam a existência de comportamentos de risco na condução. Evidenciam-se o excesso de velocidade (12) e o consumo de substâncias, com ênfase para o álcool (11). Não obstante a concordância com os dados estatísticos para as causas de acidentes, a mediatização dos efeitos do álcool e do excesso de velocidade, parece contribuir para uma maior visibilidade destas causas, o que nos sugere a interiorização por parte dos entrevistados destes comportamentos de risco. O desrespeito pelas regras (6), o uso do telemóvel (4), as ultrapassagens perigosas (4), a intolerância (2), a deficiente manutenção do veículo (2), a distracção (2) e o incumprimento de paragem nos sinais vermelhos (1), são os restantes comportamentos conotados com o risco.

Ao analisarmos estes dados, observamos ainda que os sujeitos distinguem entre desrespeito de regras e, por exemplo, consumo de substâncias, uso do telemóvel ou ultrapassagem perigosa, sendo que todos estes comportamentos constituem, por definição, uma infracção, e portanto um desrespeito pelas regras. Este entendimento dos comportamentos de risco questiona-nos se as regras serão percebidas pelos nossos entrevistados estritamente do ponto de vista da sinalização rodoviária, o que sugere que a designação de um condutor cumpridor de regras é aquele que conhece e respeita os sinais de trânsito.

Tabela 7 - Análise de conteúdo face à questão – O que faz, enquanto condutor ou peão, para evitar o acidente?

Categoria	Subcategoria	Unidade semântica	Unidade de registo	Entrevistados
Comportamento preventivo	Auto-percepção	Cumpridor de Regras	13	E3,E9,E10,E17 E1,E4,E8,E11,E14,E15,E18, E19,E20
		Atento	5	E9,E21 E4,E6,E7
		Manter a calma	3	E1,E19,E20
		Manutenção do veículo	1	E3
		Condução defensiva	2	E12 E8
		Ausência de comportamento preventivo	1	E5
		N/S-NR	1	E13

A Tabela 7 explicita a auto-percepção dos participantes em termos de comportamento preventivo (enquanto peão e condutor) assim, a auto-percepção manifestada pelos participantes foi, na sua maioria, como cumpridor de regras (13), a par de atitudes como estar atento (5), manter a calma (3), adoptar uma condução defensiva (2) e fazer a manutenção do veículo (1). 1 Participante assume não adoptar qualquer comportamento preventivo. 1 Participante não respondeu à questão.

Os resultados sugerem que a percepção que os indivíduos têm deles próprios é real em termos de atitude, mas não se verifica em termos de comportamento, na medida em que em termos perceptivos os participantes se consideram cumpridores das regras rodoviárias, mas claramente se identificam como infractores (cf. Tabela 15), o que permite identificar, objectivamente, as diferenças em termos atitudinais e comportamentais. Se por um lado elegem como principais medidas de prevenção as sociais e educacionais, talvez como forma de abranger um público mais alargado e garantir melhores condições gerais de circulação, por outro lado, assumem ter percepção do risco quando excedem a velocidade ou consomem substâncias, incorrendo numa maior possibilidade de acidente. De certa forma, os nossos entrevistados tentam preservar uma imagem de competência sem esquecer a condição de que eles próprios já estiveram envolvidos num acidente e aí alguma coisa não correu conforme o esperado.

4.2.2 - Tema central: Percepção sobre desempenho na estrada

A percepção sobre o desempenho na estrada exige da parte dos nossos entrevistados um grande esforço de análise pois confronta os principais intervenientes no ambiente rodoviário: os condutores.

Como todas as acções humanas, a condução, está sujeita a ser interpretada de forma diferente por quem a produz e por quem a observa. Independentemente da intenção inicial ou do resultado final, a condução de cada um exerce sobre os outros uma influência positiva ou negativa. Esta avaliação permite-nos observar como se vão construindo para os nossos entrevistados as tipologias dos bons e maus condutores e de que forma eles próprios se vão ajustando às definições.

Tabela 8 - Análise de conteúdo face à questão – O que é, para si, ser um bom condutor?

Categoria	Subcategoria	Unidade semântica	Unidade de registo	Entrevistados
Tipo de Condutor	Bom Condutor	Respeita Regras e os Outros	16	E3,E5,E9,E10,E12,E13,E17 E1,E4,E6,E11,E14,E15,E18, E19,E20
		Gentil/Cordial	2	E3,E12
		Atento / concentrado	3	E3,E9 E7
		Respeito por regras do senso comum	1	E4
		Competência técnica	2	E10 E6
		Condução defensiva	1	E21
		Capacidade de Prever Acontecimentos	2	E7,E8

A definição de um bom condutor é descrita na Tabela 8 sendo que, para a maioria dos participantes, um bom condutor caracteriza-se por aquele que respeita as regras e os outros. A característica atento/concentrado foi referida 3 vezes; a par encontram-se as características gentil/cordial, a capacidade de prever acontecimentos e a competência técnica (2). 1 Participante considera que ser bom condutor é respeitar as regras ditadas pelo senso comum; 1 condutor refere a condução defensiva como atributo de um bom condutor. A maioria das referências atribuídas ao bom condutor é em termos de carácter ou características internas ao sujeito, sendo em número reduzido as referências comportamentais.

Tabela 9 - Análise de conteúdo face à questão – Como descreve o comportamento dos outros condutores e dos peões?

Categoria	Subcategoria	Unidade semântica	Unidade de registo	Entrevistados
Tipo de Condução	Hetero-condução	Má	3	E3 E6,E18
		Impulsiva/Impaciente	2	E1,E11
		Agressiva	3	E17 E1,E15
		Boa	2	E21 E4
		Infractora	6	E10,E12,E13 E6,E15,E20
		Reactiva	1	E8
		Cumpridora	3	E5,E9 E14
		Desrespeitosa	1	E21
		N/S-N/R	2	E7,E19
Tipo de Peão	Hetero-Percepção	Cumpridor	4	E5,E9 E1,E14
		Indisciplinado	5	E3 E6,E15,E18,E20
		Distraído	2	E10 E15
		Bom	2	E12 E4
		Mau	1	E6
		Reactivo	1	E8
		Agressivo	1	E17
		N/S-N/R	5	E13,E21 E7,E11,E19

Na Tabela 9 apresentam-se os resultados para a percepção dos participantes face ao comportamento dos outros condutores e peões. Os participantes caracterizam a condução dos outros como infractora (6), má (3), agressiva (3), cumpridora (3), impulsiva (2). A característica boa foi mencionada 2 vezes e desrespeitosa (1). 2 Participantes não responderam à questão. Em relação aos peões, 5 dos participantes não responderam à questão. A característica “indisciplinado” surgiu em maior número de vezes, num número aproximado à característica “cumpridor”. Em relação à indisciplina dos peões, as referências dos entrevistados incidem principalmente sobre o descuido em atravessar a via:

E6 – “na cidade é preciso ter os olhos muito abertos porque as pessoas, mesmo a nível de peões, acham que por passar numa passadeira a gente tem que travar o carro a fundo”.

A característica de bom peão foi apenas mencionada 2 vezes, a par de distraído. Em número reduzido (1) surgem as características agressivo, reactivo e mau.

Tabela 10 - Análise de conteúdo face à questão – As outras pessoas violam muitas vezes as regras de circulação? Porquê?

Categoria	Subcategoria	Unidade semântica	Unidade de registo	Entrevistados
Infracção de Regras	Infractores	Desconhecimento de regras	1	E9
		Personalidade Egoísta	2	E3,E10
		Ritmo da Sociedade	3	E1,E6,E20
		Problemas Pessoais / Educacionais	5	E3,E17 E1,E6,E18
		Pressa/Ansiedade	5	E9,E12 E7,E11,E14
		Impunidade	2	E13 E8
		Inconsciência dos Riscos	2	E21 E8
		Regras Erradas	2	E4,E7
	Parcialmente infractores	Mais controlo da autoridade	2	E5 E19
	Não infractores		1	E15

No seguimento da questão anterior, nomeadamente face à percepção da condução dos outros indivíduos, verifica-se na Tabela 10 que a maioria dos participantes defende que os outros condutores são muitas vezes infractores, num total de 21 atribuições, nomeadamente devido a problemas pessoais/educacionais (5) e à pressa/ansiedade (5) com que vivem e se reflecte na condução. O ritmo da sociedade também foi destacado como justificação para o comportamento infractor (3), a personalidade egoísta (2), a inconsciência para os riscos (2), as regras erradas (2) ou até o desconhecimento das mesmas (1). Por último, a impunidade foi assinalada como factor propulsor da infracção. Os outros condutores foram considerados parcialmente infractores por 2 participantes e apenas 1 participante descreve os outros condutores como não infractores. Comparando as respostas das tabelas 9 e 10, observamos que as atribuições com conotação maioritariamente negativa se reflectem na avaliação da infracção dos outros. Num sentido geral, a infracção de regras rodoviárias é um comportamento dependente de características do próprio indivíduo, mas também de factores externos ao próprio, como o ritmo da sociedade ou a existência de regras consideradas desapropriadas para um determinado lugar, como por exemplo, o limite de velocidade nas auto-estradas. Desta abordagem podemos ver espelhadas as justificações e enquadramento com que eles próprios gostariam de ver os seus actos analisados, pois inserir os

comportamentos infractores dentro da lógica contemporânea de tensão, pressa e ansiedade inicia já um discurso de auto compreensão.

Tabela 11 - Análise de conteúdo face à questão – *Cruza-se muitas vezes com condutores agressivos? O que acha dessa atitude?*

Categoria	Subcategoria	Unidade de registo	Entrevistados
Condução Agressiva	Sim	9	E3,E12,E13 E1,E6,E11,E18,E19,E20
	Não	6	E5,E9,E17 E7,E8,E14
	Às Vezes	3	E10,E21 E4
	N/S-N/R	1	E15

Em termos da frequência de contacto com condutores agressivos, apresentada na Tabela 11, observamos que 9 dos participantes costuma cruzar-se com condutores agressivos, 6 referem que isso não acontece e 3 dos participantes afirmam que por vezes encontram condutores agressivos. 1 Participante não respondeu à questão. Os dados reflectem uma percepção de uma frequência significativa de condutores agressivos na estrada, com razões atribuídas ao carácter dos indivíduos, que se pode verificar na tabela seguinte.

Tabela 12 - Análise de conteúdo face à sub questão – *O que acha dessa atitude (Razões)?*

Categoria	Subcategoria	Unidade semântica	Unidade de registo	Entrevistados
Atitude	Razões	Impaciência/nervosismo	3	E12 E1,E6
		Personalidade/Carácter	12	E3,E9,E10,E13,E17,E21 E1,E7,E11,E15,E18,E19
		Stress/Pressa	4	E10,E12,E21 E6
		NS/NR	5	E5 E4,E8,E14,E20

No seguimento da tabela anterior, a Tabela 12 apresenta as causas possíveis para a condução agressiva. As razões mais indicadas como prováveis foram a personalidade ou o carácter do indivíduo (12), o stress/pressa (4), a impaciência/nervosismo (3). 5 Participantes não identificaram razões para este tipo de atitude ou referiram não compreender as razões para tal.

Tabela 13 - Análise de conteúdo face à questão – *Perante condutores agressivos como reage?*

Categoria	Unidade semântica	Unidade de registo	Entrevistados
Reacção aos condutores agressivos	Pede desculpa	1	E1
	Ignora /despreza / tranquilidade	13	E3,E5,E9,E10,E17 E4,E7,E8,E14,E15,E18,E20,E19
	Agressividade	3	E13,E21 E6
	Responde sem agressividade	2	E12 E11

Em relação à reacção dos participantes a condutores agressivos, a Tabela 13 demonstra que a maioria dos participantes afirma que ignora os condutores agressivos. 3 Participantes reagem igualmente com agressividade, sendo que um dos entrevistados afirma que reage com mais agressividade:

E13 – “É fácil! Quando essas pessoas são assim eu consigo, infelizmente e vou frisar infelizmente, eu sou ainda pior do que essas pessoas. Já me aconteceu isso; um senhor dos Transportes Sul do Tejo apertou-me numa curva, dei-lhe uma buzina e o senhor pôs o dedo obscuro pela janela e eu a seguir atravessei-lhe o carro à frente e entrei para dentro do autocarro, se o senhor não fugisse...”

2 Participantes respondem, mas sem agressividade e 1 Participante refere que pede desculpa. Definindo-se a si próprios como tendo traços de personalidade e comportamento que identificam como importantes para um bom condutor (cf. Tabela 14), os nossos entrevistados demonstram, que existe uma discrepância entre aquilo que pensam que são, o seu comportamento e o dos outros condutores. Dessa forma, e com alguma concordância com a caracterização do seu bom auto-desempenho, mantêm uma posição tranquila face a condutores mais agressivos, justificando aqueles comportamentos errados com as condições em que ocorrem ou com a personalidade.

Tabela 14 - Análise de conteúdo face à questão – *Como se descreve enquanto condutor e peão?*

Categoria	Subcategoria	Unidade semântica	Unidade de registo	Entrevistados
Auto-Desempenho	Condutor	Cumpridor	6	E5,E12,E13 E7,E11,E18
		Calmo/Cuidadoso	6	E9,E21 E1,E6,E8,E17
		Bom	6	E3,E10 E6,E11,E14,E15
		Atento	7	E3,E9 E4,E7,E8,E19,E20
		Ágil	2	E13 E4
		Controlo do veículo	1	E20
		Intolerante	1	E13
	Peão	Calmo/Cuidadoso	3	E9 E6,E20
		Cumpridor	10	E9,E10,E12,E21 E6,E7,E11,E17,E18,E19
		Distraído	1	E8
		Atento mas infractor	5	E3,E5 E1,E4,E15
N/R-N/S		2	E13 E14	

Como se pode verificar na Tabela 14, a maioria dos participantes descreve-se como cumpridor, calmo/cuidadoso, bom e atento.

2 Participantes consideram-se ágeis, 1 afirma ter controlo sobre o veículo (considerando esta uma boa característica de condução) e 1 participante assume ser intolerante. Como peão, os participantes assumem, na sua maioria, ser cumpridores.

5 dos participantes definem-se como atentos mas infractores, em particular no que se refere a atravessar a via fora das passadeiras. 3 dos participantes descrevem-se como calmos/cuidadosos. 2 dos participantes não se definiram enquanto peões.

Os resultados da hetero-percepção (Tabela 9) opõem-se aos da auto-percepção: a maioria dos participantes considera-se bom condutor, cumpridor, atento, mas considera os outros condutores maus, infractores e agressivos.

Tabela 15 - Análise de conteúdo face à questão – Há situações em que não cumpre as regras de circulação rodoviária? Porquê

Categoria	Subcategoria	Unidade semântica	Unidade de registo	Entrevistados
Comportamento face às regras	Incumprimento	Sem Cinto	1	E14
		Excesso de Velocidade	10	E3,E5,E10,E21 E1,E4,E6,E7,E8,E20
		Falar ao Telemóvel	1	E11
		Estacionamento	2	E12 E6
		Sinais Vermelhos em Local Inseguro	3	E1,E15,E17
	Cumprimento	Sempre	4	E9,E13 E18,E19

Na Tabela 15 observamos que o maior número de infracções por parte dos participantes, corresponde ao excesso de velocidade (10). 3 Participantes assumem que infringem os sinais vermelhos em local inseguro (participantes mulheres). 2 Participantes infringem nos locais de estacionamento. 1 Participante tem por hábito falar ao telemóvel enquanto conduz. 1 Participante não usa o cinto de segurança. Curiosamente, os dados contrariam os da questão anterior, na medida em que a maioria dos participantes, quando questionados face ao auto-desempenho, se considera um bom condutor (cumpridor), mas quando confrontados face às regras rodoviárias, assume-se infractor. Sendo a percepção do risco um factor importante para uma maior ou menor exposição ao perigo, será importante percebermos a adequação que os nossos entrevistados fazem entre os seus critérios de análise e a sua prática, como evidenciam as entrevistas:

E4 – “ (...) não ando mais devagar do que aquilo que sinto que são as condições adequadas, que as condições permitem; não sou se calhar ainda a pessoa que vai a uma outra velocidade só porque está lá um sinal a dizer que aquele é o limite de velocidade, porque se concordo com 80 ou 90% dos sinais, há muitos que são injustamente colocados e este diria que é um deles que lá não devia estar, que é injusto que esteja ali um sinal de 50 porque nem ninguém obedece e portanto acho que isso seria causa suficiente para ele não lá estar, como não é legítimo (...).” E mais adiante reafirma “o Estado também pode pôr sinais 10 ou 20 km/h em todo o lado e depois dizer que todos os acidentes são culpa das pessoas, portanto, e isso não acho legítimo”.

E1 – “Eu não paro porque às vezes venho desejosa de chegar a casa e depois tenho medo de parar ali sozinha mas depois fico a pensar “também não está ninguém na estrada, não há problema”, e vou; também estou a falar de estradas que tenham visibilidade e que sei que não vem mesmo nenhum, não é?”

Observamos ainda que 4 participantes afirmam cumprir sempre as regras. Este facto levanta-nos questões acerca da exactidão das respostas. Os sujeitos que se afirmam sempre cumpridores são profissionais de autoridade (um agente da GNR e um agente da PSP), um bombeiro e um profissional de segurança privada. Durante o decorrer de cada uma das respectivas entrevistas pareceu-nos estarem a ser produzidos discursos defensivos e submetidos a alguma hierarquia formal. Na nossa posição de ouvinte, mas sem esquecer aspectos da natureza humana, tentámos descodificar os discursos proferidos em relação ao cumprimento absoluto e incondicional das regras rodoviárias. Em relação a um dos participantes, confirmámos a nossa intuição ao recebermos informações contraditórias após se ter terminado a gravação da entrevista. O entrevistado E18 refere o cumprimento de regras distinguindo a sua condução pessoal, em que cumpre, da condução que faz enquanto profissional dos bombeiros, onde conduz minimizando as regras. Porém, o acidente que sofreu foi em condução de serviço que, apesar de estar em marcha de urgência, lhe valeu uma sanção por força do regulamento interno dos bombeiros, a que correspondeu cerca de um ano e meio sem poder conduzir ambulâncias. Do ponto de vista formal, o acidente deste entrevistado não contemplou a avaria mecânica da ambulância, no entanto, o próprio entrevistado assume que esse facto teve a ver com formalidades internas dos bombeiros, relacionadas com a seguradora. Menos rígido é o discurso do participante E19, que afirma ser cumpridor, mas admite a remota possibilidade de infringir:

E19 – “Sim, sim, cumpro. Só a nível de ... este acidente ocorreu devido a cansaço”.

4.2.3 - Tema central: Percepção sobre o acidente

O discurso dos participantes face à percepção sobre o acidente subdivide-se nas categorias Tipo de Acidente (Natureza do Acidente) e Impacto do Acidente (Emocional). Os resultados encontram-se registados na Tabela 16. A forma como os entrevistados discorrem sobre o seu acidente, implica um recordar, por vezes doloroso, de um momento significativo para a vida de cada um. Experimentado de diversas maneiras, reviver e descrever um acidente implica o tornar públicos sentimentos e vivências íntimas, o que nos pode ajudar a compreender a maneira como cada um geriu as consequências deste acontecimento.

Tabela 16 - Análise de conteúdo face à percepção do acidente com as questões – Como descreve o acidente que sofreu?, e Como descreve o que sentiu?

Categoria	Subcategoria	Unidade semântica	Unidade de Registo	Entrevistados
Tipo de Acidente	Natureza do acidente	Colisão	8	E3,E5,E13 E11,E14,E18,E19,E20
		Atropelamento	2	E10 E1
		Despiste com capotamento	3	E17,E9 E7
		Despiste com colisão	4	E4,E6,E8,E15
		Outro	1	E12
Impacto do acidente	Emocional	Medo / Pânico	5	E3,E5 E1,E7,E15
		Sentimento de culpa	2	E1,E19
		Angústia	2	E10 E11
		Ansiedade	1	E6
		Raiva / revolta	3	E13,E21 E20
		Impotência	5	E3,E10,E12,E17 E11
		Preocupação pelo outro	5	E9,E17 E11,E18,E19
		Amnésia	3	E21 E8,E14
		Sentimento de sorte	1	E4
		Incapacidade para o trabalho	1	E13

Os dados plasmados na Tabela 16 referem-se à percepção geral do acidente por parte do indivíduo. A colisão aparece em maior número para a categoria natureza do acidente (8), o que está de acordo com as estatísticas nacionais (ANSR)¹³. Seguem-se o despiste com colisão (4) e com capotamento (3). Salientam-se 2 casos de atropelamento, sendo que um participante atropelou uma pessoa e outro participante foi atropelado. Verifica-se 1 caso de ocorrência súbita (associado a uma possível avaria mecânica), seguida de despiste.

Em termos de impacto do acidente, o medo, a preocupação pelo outro e a impotência, foram os sentimentos mais verbalizados, conforme nos explicitam os seguintes participantes:

E7 – “pensei que o carro estivesse a arder portanto entrei em pânico (...) tive medo durante algum tempo”,

E9 – “Quando se deu o acidente a minha preocupação foi perguntar se tinha aleijado alguém porque eu não me recordava dos meus colegas, esse alguém era se atropelou alguém”,

E11 – “Senti que o mundo me caiu aos pés”.

¹³Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária: Observatório de Sinistralidade. Consultado em www.ansr.pt a 9 de Março de 2009.

A emoção medo é, em termos psicobiológicos, uma emoção básica no ser humano, primária, associada a mecanismos de sobrevivência (Ekman, 2009) à qual, muitas vezes, se segue a raiva, o que vai de encontro aos dados do nosso estudo. Estas emoções surgem mediante a intensidade da ameaça, na qual se pode inscrever a gravidade do acidente sofrido.

O sentimento de raiva/revolta é referido por 3 participantes, dos quais sublinhamos o seguinte exemplo:

E13 – “é a tal revolta que eu não consigo expressar, é ... não consigo perdoar; estou muito acutilante, pouco permissivo, qualquer coisa expludo de raiva e não consigo gerir o momento.”

É de salientar que 2 dos participantes mencionaram o sentimento de culpa:

E1 – “chorei imenso e tive um sentimento de culpa horrível por fazer mal a alguém, foi uma coisa horrível para mim”.

E19 – “eles se calhar não tinham que estar à espera de um carro, estar com aqueles problemas todos, aquelas dores e existe um culpado e existe um causador e esse causador foi a minha viatura, a qual eu a conduzia”.

A verbalização do sentimento de culpa por estes participantes encontra correspondência nos ditames éticos e morais que prescrevem não causar dano. Enfatizamos a importância dada aos outros por parte dos participantes, sendo que no caso E1 a entrevistada afirma, a propósito da sua concordância com a culpa atribuída, que se sente culpada por ter causado dano à pessoa que atropelou, mas não concorda com a sentença jurídica por achar que não teve responsabilidade no acidente.

Somente 1 participante verbalizou sentimento de sorte considerando que as consequências do acidente poderiam ter sido mais graves. Apesar de apenas 1 participante ter ficado parcialmente incapacitado para o trabalho, sendo este o impacto mais grave do acidente, julgamos que este testemunho deve ser citado pelas graves consequências traumáticas que nos foram evidenciadas aquando da realização da entrevista:

E13 – “Traz-me transtorno no trabalho; começo a ficar descredibilizado porque as pessoas pouca importância já me dão, não me dão tarefas importantes porque sabem que eu não sou capaz de lidar com as tarefas importantes, que era uma coisa que eu era capaz de fazer perfeitamente e agora não sou capaz”.

Podemos pôr lado a lado o tipo de acidente e o impacto do acidente ao nível emocional e analisar um dado curioso: em seis acidentes com envolvimento de terceiros, 5 participantes enfatizam a preocupação pelo outro. Temos também maioritariamente o tipo de acidente por colisão implicando outro veículo, logo outros ocupantes, outras pessoas. Daí ser também interessante notar que a preocupação pelo outro apareça como um impacto bastante referenciado, independentemente de quem causa o acidente. Paralelamente, temos os sentimentos de medo e impotência que revelam uma certa surpresa e incapacidade de reacção face ao inesperado, pois os grandes valores de proteger a vida e não fazer mal acabavam de ser postos em causa. Esta aproximação à forma como a pessoa se coloca face ao sucedido é decisiva durante toda a entrevista.

4.2.4 - Tema central: Percepção sobre Auto-culpabilização

Analisar a maneira como os nossos entrevistados foram “acomodando” os sentimentos, elaborando o seu discurso e ajustando o seu comportamento pode-nos ajudar a compreender a importância afectiva à culpa em todo este processo. A autculpabilização comportamental refere-se, como dissemos, à convicção dos sujeitos de que adoptaram um comportamento que motivou o acidente (Janoff-Bulman & Lang-Gunn, 1986). Para averiguarmos acerca deste tipo de autculpabilização, questionámos os participantes acerca de comportamentos adoptados que pudessem ter evitado o acidente, mas também, como forma de aferir as respostas, acerca de comportamentos que tivessem facilitado o acontecido.

A autculpabilização caracterológica aplica-se quando as vítimas sentem que há algo intrinsecamente errado com elas (idem). A propósito desta forma de autculpabilização convidámos os entrevistados a reflectir sobre atributos de carácter que possam propiciar acidentes.

O discurso dos participantes face à percepção sobre a auto-culpabilização subdivide-se na categoria Sentimento de Culpa e na subcategoria quanto à sua existência. Os resultados encontram-se registados nas tabelas seguintes.

Tabela 17 - Análise de conteúdo face à questão – *Alguma vez se sentiu culpado pelo acidente, independentemente de ter sido considerado culpado pelo Seguro ou Tribunal?*

Categoria	Subcategoria	Unidade semântica	Unidade de registo	Entrevistados
Sentimento de culpa	Sim	Culpado	8	E13,E17,E21 E6,E7,E11,E14,E19
	Não	Não culpado	8	E5,E9,E10,E12 E4,E8,E15,E20
	Talvez	Parcialmente culpado	3	E3 E1,E18

A Tabela 17 mostra que 8 dos participantes se sentiram culpados independentemente da culpa formal, equiparados aos 8 participantes que não se sentiram culpados, o que revela, neste caso, e à partida, que a atribuição da culpa não difere da não atribuição da culpa em termos de “construção” interna do sentimento de culpa. Enfatizamos o facto de que dos 8 indivíduos que se sentiram culpados, a 5 deles foi atribuída culpa formal:

E6 – “Sinto-me culpada porque bati”.

Porém, dos 8 que não tiveram qualquer sentimento de culpa, 4 foram culpados formalmente:

E15 – “Não, não me senti culpada porque eu não ia com força”. 3 dos participantes sentiram-se parcialmente culpados, atribuindo a outra parte da culpa aos outros implicados no acidente, ou a factores externos.

Tabela 18 - Análise de conteúdo face à questão – *Sente, ou alguma vez sentiu, que poderia ter evitado o acidente?*

Categoria	Subcategoria	Unidade semântica	Unidade de registo	Entrevistados
Evitabilidade	Sim	Atenção	2	E6,E7
		Segurança	4	E13,E17,E21 E19
	Não	Não	12	E3,E5,E9,E10,E12 E1,E4,E8,E14,E15,E18,E20
	Talvez	Talvez	1	E11

Como podemos verificar na Tabela 18 a maioria dos participantes (12) assume a incapacidade de terem evitado o acidente, o que sugere uma atribuição externa para as razões do acidente. Por exemplo, o entrevistado E14, tendo sido formalmente culpado, sujeito à sanção de inibição de conduzir e pagamento de coima, por taxa ilegal de alcoolemia, considera que não podia ter evitado o acidente:

E14 – “*Não, isso é Um acidente acho que não se evita, tem que acontecer, acontece. Se nós pudéssemos evitar os acidentes se calhar ninguém tinha acidentes. Não há que evitar nada, aconteceu, já passou*”.

Apesar do consumo de álcool ser, directamente, um comportamento individual, o participante não reconhece a sua responsabilidade no acidente, atribuindo externamente as razões e negando a evitabilidade. Este caso sugere que a atribuição da culpa e a sanção atribuída não contribuíram para a consciência dos actos, eventualmente necessária para a mudança comportamental. 6 dos participantes reforçam que poderiam ter evitado o acidente se tivessem tido mais atenção (2) e se tivessem adoptado comportamentos de maior segurança (4), o que remete para a atribuição causal interna. 1 Participante verbalizou dúvidas nesta questão. Os dados sugerem uma baixa tendência para a auto-culpabilização, sendo o acidente maioritariamente atribuído a factores externos.

Tabela 19 - Análise de conteúdo face à questão – *Acha que teve algum comportamento que facilitou o acidente? Qual?*

Categoria	Subcategoria	Unidade semântica	Unidade de registo	Entrevistados
Comportamento que facilitou	Sim	Condições do veículo	1	E12
		Ultrapassagem	1	E4
		Distracção	1	E6
		Segurança	2	E13 E19
		Álcool	2	E21 E14
	Não	Não	12	E3,E5,E9,E10,E17 E1,E7,E8,E11,E15,E18,E20

No seguimento da questão anterior, procurou-se levar o participante a identificar algum comportamento facilitador do acidente. Como é possível verificar na Tabela 19, a maioria dos participantes não identificou algum comportamento facilitador do acidente, o que vai ao encontro da questão anterior, na medida em que a maioria dos participantes referiu que não poderia ter evitado o acidente (ausência de auto-culpabilização). Porém, com a análise detalhada dos dados, verificamos que pese embora o número de participantes que não podiam ter evitado o acidente seja igual ao número dos que não o facilitaram, não se trata em rigor dos mesmos indivíduos. Assim temos que para os sujeitos E12, E4 e E14 não foi possível evitar o acidente, mas no entanto afirmam que tiveram comportamentos facilitadores, dos quais referimos o seguinte exemplo:

E12 – “Sim, não havia nada que pudesse ter feito. Foi uma avaria.”

E12 – “Tenho, tenho um comportamento que possa ter facilitado, foi o facto de negligenciar o estado do pneu traseiro.”

Em termos de atribuições internas, 2 participantes identificaram como comportamento facilitador o consumo de álcool. Salientamos neste caso, o discurso do sujeito E14, já mencionado na discussão da tabela anterior, principalmente porque nos parece haver alguma dissonância nas respostas e nas relações causais que o entrevistado estabelece:

E14 – “Eu acho que sim. Essa parte do álcool, acho que isso não tem justificação”.

Em relação a outros comportamentos facilitadores surgem como atribuições internas a falta de segurança (2), a distração (1), erro na ultrapassagem (1) e 1 participante evocou a negligência das condições do veículo.

Tabela 20 - Análise de conteúdo face à questão – O que mais o incomoda ou perturba em relação ao acidente?

Categoria	Subcategoria	Unidade semântica	Unidade de registo	Entrevistados
Consequências pós - acidente	O que perturbou	Danos Psicológicos	3	E6,E18,E19
		Processo Judicial/Injustiça	2	E1,E20
		Danos Físicos/Materiais	10	E9,E10,E12,E17,E21 E1,E4,E8,E15,E19
		Dúvida/incerteza	2	E3 E4
		Consequências Pessoais/Familiares	8	E3,E5,E10,E12,E13,E21 E11,E19
		Falta de Civismo	1	E7
		Amnésia	1	E14

Na Tabela 20 observamos que o que mais perturbou os participantes no momento pós-acidente foram os danos físicos no próprio ou a terceiros (10), seguidos das consequências pessoais e/ou

familiares decorridas dos danos do acidente (8). 3 Participantes verbalizaram os danos psicológicos como factor mais perturbante, 2 referiram a injustiça e o processo judicial associados ao acidente. 1 Participante indicou a falta de civismo. 1 Participante indicou a amnésia sofrida no momento pós-acidente, justificando que o angustia não se recordar do momento do embate. As respostas obtidas para esta categoria excedem o número total de entrevistados, uma vez que para alguns deles coexistem várias consequências do acidente. Em concordância com o que já referimos, os acidentes envolvem uma componente de perda, são um momento de ruptura, retratada pelas consequências que os entrevistados elegem como mais gravosas. Importa ainda a leitura de que os danos físicos/materiais incluem os próprios e terceiros, da mesma forma que as consequências pessoais/familiares contemplam dimensões como as questões laborais ou o conflito conjugal.

Tabela 21 - Análise de conteúdo face à questão – *Considera-se uma pessoa com alguma característica mais propícia ao acidente?*

Categoria	Subcategoria	Unidade semântica	Unidade de registo	Entrevistados
Carácter	Sim	Distraído	4	E1,E7,E8,E19
		Impaciente	3	E10,E12,13
		Impulsivo	3	E13 E4,E6
		Testar Limites	3	E4 E3,E21
		Irresponsabilidade (Cond. s/ Carta)	1	E5
	Não		7	E9,E17 E11,E14,E15,E18,E20

Verificamos na Tabela 21 que 7 dos participantes não identificaram alguma característica propícia ao acidente. Daqueles que identificaram essas características, 4 dos participantes evocaram a distração como traço de carácter propício ao acidente, seguida da impaciência ao volante (3), da impulsividade (3) e do gosto para testar limites (3). 1 dos participantes conduzia sem carta e sem seguro da viatura, evocando esse facto como característica propiciadora, mas sem considerar directamente a irresponsabilidade como eixo de carácter.

Contudo, em termos gerais e na sua maioria, embora os participantes não identifiquem qualquer tipo de comportamento que possa ter potenciado o acidente, ou mesmo algum que pudesse ter evitado, a maioria assume ter características propícias a acidentes, havendo uma dissonância em termos comportamentais e caracterológicos. Assim, para a maioria dos sujeitos não parece haver relação entre os comportamentos que adoptaram e os traços de carácter que identificam em si próprios. Do mesmo modo, no decorrer das entrevistas, pareceu-nos inexistente a relação por parte dos indivíduos, entre as suas características e a real probabilidade de acidente. A discussão desta questão é mais detalhadamente apresentada na tabela seguinte.

Tabela 22 - Análise de conteúdo face à questão – Se pudesse mudar alguma coisa no seu temperamento ao volante, o que mudaria?

Categoria	Subcategoria	Unidade semântica	Unidade de registo	Entrevistados
Mudança de Temperamento	Sim	Brusquidão	1	E13
		Impaciência	4	E10,E12 E4,E20
		Velocidade	2	E21 E4
		Comportamento de risco	3	E3,E21 E4
		Atenção	1	E19
	Não		10	E5,E9,E17 E1,E6,E7,E8,E14,E15,E18
	NS/NR		1	E11

Em termos de temperamento ao volante, e como é possível verificar na Tabela 22, 10 participantes assumem que não o mudariam. 1 Participante não respondeu a esta questão, referindo que não sabe em que é que poderia mudar. 4 Participantes salientam a impaciência como estilo de temperamento a alterar. 3 dos participantes alterariam os comportamentos de risco que adoptam ao volante (falar ao telemóvel). 2 dos participantes sugerem uma redução na velocidade e 1 assume que deveria ser mais atento.

Os dados recolhidos neste tema da percepção sobre a auto-culpabilização revelam algumas ambiguidades próprias da construção do comportamento humano que nem sempre é coerente entre aquilo que pensa e o que produz. Embora a maioria dos participantes (Tabela 18) assumam que não poderia ter feito nada para evitar o acidente, 12 dizem ter características propícias ao acidente (Tabela 21), mas somente 8 sujeitos gostariam de ver traços do seu temperamento modificado, conforme observamos na Tabela 21. Porém, afastando-nos um pouco da estrita leitura dos números, e centrando a análise dos dados na particularidade dos sujeitos, encontramos uma maior complexidade dos resultados. Neste sentido, observamos que dentro dos 12 participantes que não mudariam o seu temperamento ao volante, encontramos 5 que identificam em si próprios características facilitadoras do acidente. Podemos também evidenciar que daqueles que não mudariam o seu temperamento, 8 foram considerados formalmente culpados. Estes dados sugerem-nos que apesar da culpa formal, e não obstante a identificação de traços de carácter facilitadores de acidentes (Tabela 21), a predisposição para a mudança de carácter não é um processo linear. Relacionamos esta relutância para este tipo de mudança com o facto de que isso implicaria uma autoculpabilização do tipo caracterológico, o que suscitaria nos sujeitos o reconhecimento de serem pessoas menos boas, pondo em causa a sua auto-estima, conforme defendido por Janoff-Bulman (1979).

Este tema em que abordámos a autoculpabilização relevou-nos dados bastante interessantes em relação à forma como o sujeito integra no seu discurso o resultado, positivo e negativo, das suas

acções. Como estamos a falar de vítimas de acidentes de viação o resultado é sempre negativo seja, como afirmaram, pelos danos sofridos ou pelas consequências familiares e pessoais. Os nossos entrevistados demonstram por um lado que, não poderiam ter evitado o acidente mas tiveram comportamentos facilitadores. Por outro lado, identificam traços de carácter potenciadores de acidentes mas não gostariam de os mudar. Daqui, releva uma preponderância da atribuição externa com consequentes níveis de baixa autoculpabilização, o que segundo o nosso quadro teórico permite aos sujeitos a preservação da sua auto estima e auto imagem.

4.2.5 - Tema central: Culpa atribuída

Segundo o Professor Carlos Cordeiro, citado por Beleza (1980), para que um facto possa ser imputado como crime a alguém, não basta que o sujeito activo o tenha praticado, ofendendo assim um certo bem juridicamente protegido, mas que, para além disso, o tenha praticado com culpabilidade. Averiguar e deliberar sobre a vontade (pode aparecer na figura de negligência) implícita nesse acto, como é obrigação dos tribunais e seguradoras, é também atribuir a culpa pelo sucedido e responsabilizar pelas consequências. As sanções terão a sua maior eficácia se aliadas ao reconhecimento do erro e à interiorização de um novo tipo de comportamento por parte do sujeito, conforme o defendido pela doutrina, a propósito do valor imprescindível da autonomia, liberdade e responsabilidade do agente. Em consonância com estes pressupostos em relação à culpa atribuída, abordámos este tema questionando os nossos entrevistados acerca da atribuição formal de culpa, da sua concordância com essa atribuição e ainda das sanções que lhes foram aplicadas.

Tabela 23 - Análise de conteúdo face às questões - Foi formalmente culpado? - Concordou com a atribuição da culpa? Porquê? - Sofreu Alguma Sanção?

Categoria	Unidade Semântica	Unidade de Registo	Entrevistados
Culpa Formal	Sim	11	E1,E4,E6,E8,E11,E7,E14,E15,E18,E19,E20
	Não	8	E3,E5,E9,E10,E12,E13,E17,E21
Concordância Com a Atribuição de Culpa	Sim	9	E4,E6,E8,E7,E11,E14,E15,E18,E19
	Não	2	E1, E20
Atribuição de Sanção	Agravamento do seguro	4	E4,E6,E15,E19
	Donativo/coima	2	E11,E14
	Inibição de condução	2	E14,E18
	Frequência de programa de reabilitação	1	E11
	Não	4	E1,E6,E8,E20

Como se pode verificar na Tabela 23, 11 dos participantes foram formalmente culpados, seja pela seguradora ou pelo Tribunal.

Na sequência dos dados plasmados na tabela anterior, é possível verificar que dos 11 participantes formalmente culpados, 9 concordaram com a atribuição da culpa, havendo uma sintonia, na maioria dos casos, entre a culpa atribuída e a percepção da culpa.

2 dos participantes discordaram dessa atribuição, como demonstram as transcrições abaixo.

E1 – “, mas custa-me sentir que não tive a culpa e tenho que pagar por uma coisa que eu não provoqueei, não é que eu não fiz, porque eu fiz mal à senhora, mas que não provoqueei, que não ...”

E20 – “ Porque não tinha culpa nenhuma no acidente, mesmo. Não tenho culpa de vir na minha faixa e alguém se meter na minha faixa de rodagem, quer dizer, cortaram-me o caminho, e eu não ter escapatória.”

Como é possível verificar na Tabela 23 e no que diz respeito a sanções sofridas, 4 dos participantes sofreram agravamento do seguro, 1 dos participantes procedeu ao pagamento de uma coima, 2 dos participantes ficaram inibidos de conduzir e 1 participante frequentou um programa de reabilitação, a par de um donativo. Referimos ainda que dos 11 participantes considerados culpados 4 não sofreram qualquer tipo de sanção.

Da discussão do tema sobre culpa atribuída, relevamos dois factos: primeiro, de entre os 11 sujeitos formalmente culpados, 9 concordaram com a atribuição da culpa e, de entre estes, 5 referiram sentimento de culpa (Tabela 17); segundo, da totalidade dos indivíduos formalmente culpados houve lugar à aplicação de sanção em 7 casos. A maioria das sanções aplicadas corresponde ao agravamento do prémio de seguro, o que indica a apreciação do acidente apenas pela seguradora. Os restantes tipos de sanções aplicadas decorreram de sentença judicial em 2 dos 3 casos envolvidos: participantes E11 e E14. O terceiro participante (E18) foi sujeito a inibição de conduzir viaturas dos bombeiros durante cerca de um ano e meio, por determinação do regulamento interno dos bombeiros.

Em 4 casos de culpa formal não houve lugar a qualquer sanção, o que não deixa de ser significativo, tendo em conta um universo de 11 pessoas culpadas.

4.2.6 - Tema central: Mudança de comportamentos

A mudança de comportamentos constitui uma das dimensões que nos propomos analisar, em particular na sua relação com a culpa no acidente. Procurámos compreender se os nossos entrevistados identificam mudanças na sua forma de utilizar o meio rodoviário, ou seja, se devido ao acidente e à culpa sentida ou atribuída se tornaram condutores ou peões com comportamentos mais preventivos.

Tabela 24 - Análise de conteúdo face à questão – Como passou a ser o seu comportamento na estrada, após o acidente? Alterou alguma coisa?

Categoria	Subcategoria	Unidade semântica	Unidade de registo	Entrevistados
Comportamento Após o Acidente	Alterou-se	Apreensão	1	E15
		Ansiedade / medo	1	E1
		Consciência para os Perigos	6	E3,E12 E4,E6,E8,E19
		Atitude/Atenção	5	E12 E4,E6,E7,E8
		Impossibilidade de condução	1	E5
		Menos velocidade	1	E21
	Mantém-se		6	E9,E10,E17 E14,E18,E11
	Parcialmente Alterado	Pior/Frieza	1	E13
		Mais velocidade	1	E20

Conforme descrito na Tabela 24, a maioria dos participantes (13) alterou ou alterou parcialmente o comportamento na estrada após o acidente, especialmente no que diz respeito à maior consciência para os perigos (6) e à adopção de comportamentos mais atentos (5). 1 Participante manifestou ter ficado mais apreensivo na condução, outro passou a conduzir com menos velocidade, a par de outro participante que passou a ter mais medo de conduzir. 1 Participante ficou impossibilitado de conduzir, por destruição da viatura, passando a andar de transportes públicos. Em 6 casos, os participantes afirmaram que mantiveram o comportamento na estrada após o acidente, ou seja, não houve mudança comportamental consequente do acidente. Um destes casos corresponde à participante E11, que importa mencionar: a entrevistada refere que sempre conduziu da mesma forma, antes e depois do acidente em que perdeu a sua filha. Porém, quando o seu filho nasceu, não conduzia com a criança no carro. Numa situação de emergência com o bebé, teve necessidade de o conduzir ao hospital, pelo que após este episódio, mantendo a sua condução habitual, começou a conduzir com a criança no carro. Consideramos esta situação como uma reacção emocional e traumática relacionada com o luto da filha, pelo que codificámos a resposta na subcategoria “mantém comportamentos”. 2 Participantes referem ter alterado parcialmente o comportamento, sendo que um deles considera que se tornou uma pessoa pior e mais fria em relação aos outros utilizadores do meio rodoviário e outro passou a conduzir com mais velocidade. O entrevistado E13 salienta a perda de gosto pela vida e a sua intolerância ao comportamento dos outros:

E13 – “... Agora o comportamento é totalmente diferente porque perdi o total respeito pela vida, então faço aquilo que, se calhar, não tinha coragem de fazer antes, agora faço, agora sim teria de ser penalizado pelo meu comportamento excessivo ... agora sim, teria de ter penalizado! estou muito acutilante, pouco permissivo, expludo, não sei ...”

O entrevistado E20 refere que após o acidente se sente mais ansioso e que conduz com mais velocidade, enfatizando que foi a única mudança que notou:

E20 – “Isto agora tem sido depois do acidente tanto que até o carro tem andado a consumir mais e tudo, portanto (...) eu antigamente não andava assim; andava sempre muito mais calmo, agora já não, não tenho andado assim tão calmamente.”

Em ambos os casos identificamos novos comportamentos após o acidente, muito relacionados com factores emocionais e com a vivência de um acontecimento traumático, que destacamos do conjunto de respostas por serem objectivamente comportamentos de risco.

Tabela 25 - Análise de conteúdo face à questão – *Actualmente, mantém esses comportamentos ou voltou à sua forma habitual de circular?*

Categoria	Subcategoria	Unidade semântica	Unidade de registo	Entrevistados
Comportamentos actuais	Mantém alteração	Receio	2	E13 E1
		Cautela	4	E3,E13 E8,E4
		Atenção/Atitude	3	E12 E7,E8
		Consciência do perigo	1	E19
		Mais velocidade	1	E20
		Impossibilidade de condução	1	E5
		Menos velocidade	1	E21
		Não mantém alteração	Voltou à forma habitual	2

No seguimento da tabela anterior, a Tabela 25 reflecte os comportamentos actuais dos participantes, ou seja, se a mudança comportamental ocorrida após o acidente perdurou ou se dissipou. Importa referir que para a análise desta questão optámos por não incluir os sujeitos que afirmaram nunca ter mudado o seu comportamento em momento algum, por considerarmos que iriam enviesar os resultados, são eles os entrevistados E9,E10,E17, E11,E14 e E18. Assim, considerando o universo dos 13 entrevistados que alteraram comportamentos, observamos que 11 deles mantêm os comportamentos adoptados após o acidente, sendo que 2 participantes voltaram à forma habitual de conduzir. Cabe referir que num caso (E20) os novos comportamentos adoptados e mantidos se referem ao aumento de velocidade na condução, o que nos interessa por não se tratar de uma mudança no sentido preventivo. Em oposição, salientamos as respostas do entrevistado E13, que tendo adoptado comportamentos relacionados com a intolerância e a impulsividade, face à questão sobre manter esses novos comportamentos, posiciona-se numa atitude que descreve com os termos

receio e cautela. Da leitura conjunta das tabelas 24 e 25, observamos que tendo havido objectivamente uma mudança de comportamentos imediata ao acidente, essa mudança parece ser duradoura, ou seja, os dados sugerem-nos que os novos comportamentos pós acidente foram integrados pelos sujeitos.

Todavia, releva da observação dos dados que dos 6 participantes que tinham adoptado comportamentos mais conscientes face ao perigo, apenas 1 manteve essa alteração. Outro dado interessante é o facto de os sujeitos suavizarem a terminologia usada para descrever os seus comportamentos após o acidente, em relação à semântica com que descrevem os comportamentos actuais. São exemplos as referências iniciais a ansiedade/medo ou apreensão, que ao longo do discurso vão gradualmente sendo transformados em cautela. A verbalização de receio nos comportamentos actuais difere do sentimento de medo, sentido após o acidente. Tomamos como referência o discurso da entrevistada E1:

E1 – “ Eu conduzia com muito mais medo. Eu tinha medo de tudo, se eu estava numa estrada e via uma pessoa a aproximar-se a minha tendência era logo travar porque tinha medo que a pessoa se metesse, estive ainda assim um bom tempo, mas também tive um neuropsicólogo”.

Referindo actualmente:

E1 – “acabo por ter muito receio porque a qualquer momento eu sei que me pode acontecer, como aconteceu naquele dia”.

Os resultados sugerem que, na maioria dos casos, os comportamentos mais seguros e, de certo modo preventivos, adoptados após o acidente, se mantiveram com o decorrer do tempo. No entanto, outro dado que nos parece importante é o evidente decréscimo da consciência para o perigo que os sujeitos evidenciam entre o momento imediatamente após o acidente e o momento actual. Esta informação sugere-nos por um lado, o efeito do confronto com uma situação real de perigo e de ameaça da vida, mas por outro lado, a relativização dos acontecimentos decorrente da passagem do tempo.

Tabela 26 - Análise de conteúdo face à questão – *Acha que ser culpado num acidente muda a forma como se conduz ou circula na estrada?*

Categoria	Subcategoria	Unidade semântica	Unidade de registo	Entrevistados
Culpa na Condução / atribuída	Influencia	Peso da Culpa	2	E1,E18
		Muda-se com o Erro	5	E10 E4,E3,E8,E19
	Não Influencia		3	E12 E14,E20
	Influencia Parcialmente	Factores Individuais	7	E5,E9,E13,E17,E21 E7,E15
		Depende da gravidade do acidente	2	E17 E15
	NS/NR		2	E6,E11

Como se pode verificar na Tabela 26, face à percepção sobre a culpa atribuída, 7 dos participantes sugerem que a culpa num acidente influencia a forma como se conduz, pelo peso da culpa (2) e pela identificação de um comportamento errado (muda-se com o erro – 5). 8 Participantes sugerem uma influência parcial, dependente de factores individuais (7), sendo que 2 destes consideram ainda que a culpa pode ter influência consoante a gravidade do acidente (2). 3 dos participantes consideram que a atribuição da culpa não influencia a forma como se conduz. 2 Participantes não souberam reflectir na questão.

Analisando mais detalhadamente as entrevistas e reportando as tabelas 24 e 25, constatamos que 8 indivíduos formalmente culpados mudaram os seus comportamentos após o acidente que sofreram. Destes, 2 voltaram à forma habitual de conduzir e os restantes 6 afirmam manter a mudança iniciada com o acidente. Os restantes 3 entrevistados, formalmente culpados e tendo referido sentimento de culpa, nunca alteraram o seu comportamento. Referimo-nos aos sujeitos E11, E14 e E18, em que as sanções aplicadas foram: no primeiro caso, pena por homicídio negligente, com obrigatoriedade de frequência de sessões de acompanhamento durante 9 meses em associação de apoio a pais em luto e donativo de 500€ a essa mesma associação; no segundo caso, pena por condução perigosa e em estado de embriaguez, com inibição de condução durante 4 meses e coima de 400€; no terceiro caso, inibição de condução de viaturas dos bombeiros durante um ano e meio. Nestes 3 casos, podemos observar que a gravidade do dano a terceiros, o peso da sanção ou a restrição a nível laboral não parecem ter influenciado a mudança de comportamentos.

Numa análise global, os participantes sugerem que a culpa atribuída poderá influir no comportamento, especialmente se concomitante com o sentimento de culpa e aprendizagem pelo erro.

Tabela 27 - Análise de conteúdo face à questão – E se não for culpado?

Categoria	Subcategoria	Unidade semântica	Unidade de registo	Entrevistados
Não Ser Culpado	Sim	Trauma Vivido	2	E3 E4
		Danos a terceiros	1	E1
	Talvez	Sentimento de culpa	1	E18
		Prudência	2	E5,E12
		Medo	2	E21 E19
		Trauma Vivido	4	E17 E7,E15,E19
		Factores individuais	3	E9,E21 E15
		Não	Não	5
	N/R-N/S		2	E13 E11

No seguimento da questão anterior, a Tabela 27 mostra que 5 dos participantes sugerem que não ser culpado num acidente, não influencia a forma como se conduz. 3 Participantes assumem que, mesmo não sendo atribuída a culpa, o comportamento na estrada pode alterar devido ao trauma vivido e aos danos provocados a terceiros. A maioria dos participantes (9) admite a possibilidade de os indivíduos sem culpa em acidentes poderem mudar a sua forma de conduzir, justificando por ser um factor dependente do sentimento de culpa (mesmo quando não atribuída), da prudência, do medo, do trauma vivido e dos factores individuais. Os dados sugerem que, por si só, um acidente pode modificar comportamentos pelo trauma ocorrido, não sendo obrigatória a relação com a culpa, embora seja necessário ressaltar que, nesta questão, não foi directamente abordada a influência da auto-culpabilização, independente da atribuição da culpa.

Globalmente, aludindo às Tabelas 26 e 27, os dados demonstram por um lado, que 14 participantes consideram a possibilidade de mudança de comportamentos dos indivíduos que tiveram culpa em acidentes, por outro lado, que 12 entrevistados encaram essa possibilidade mesmo quando não existe culpa formal.

Pelo facto de os sujeitos considerarem que não podiam ter evitado o acidente, que não tiveram comportamentos facilitadores, ao mesmo tempo que reconhecem em si traços de carácter propícios ao acidente e que não gostariam de mudar, acrescentando que nas atribuições causais para o acidente, identificadas no questionário (Anexo A), predomina a atribuição externa, parece-nos existir um conjunto de condições que potenciam exponencialmente o acidente. No entanto, não observamos nos nossos entrevistados esta visão global e o nexos de causalidade entre estas condições e o acidente que sofreram.

4.3 - Culpa formal versus autculpabilização

A leitura dos dados de uma forma abrangente, considerando as dimensões da culpa atribuída e da autculpabilização, permite sintetizar os resultados obtidos no sentido de cumprir os nossos objectivos específicos.

Tabela 28 - Cruzamento dos temas com a atribuição/não atribuição de culpa formal

Categoria	Subcategoria	S/Culpa Formal	Formalmente Culpado
Tema Prevenção e percepção de risco			
Medidas de Prevenção	Sociais/ Educativas	E3,E9,E10,E12,E21	E4,E6,E7,E8,E19,E20
Comp. de risco	Excesso de vel./ Cons. de substâncias	E3,E10, E13,E21	E1,E4,E6,E7,E8,E11,E15 E14,E17,E20
Comp. preventivo	Auto-percepção Cump. de Regras	E3,E5,E9,E10,E12,E13,E17	E1,E4,E6,E8,E11,E14,E15, E18,E19,E20
Hetero-condução	Infractora	E3,E10,E12,E13	E1,E6,E15, E18,E20
Tipo de Peão	HeteroPercepção Indisciplinado	E3	E6,E15,E18,E20
Auto-Desempenho	Peão Cumpridor	E9,E10,E12,E21	E6,E7,E11,E17,E18,E19
	Condutor Cumpridor	E3,E5,E9,E10,E12,E13	E1,E4,E6,E7,E8,E11,E14,E15, E17,E18,E19,E20
Tema Percepção sobre o acidente			
Impacto do Acidente	Emocional	E3,E5,E9,E10,E12,E13, E17,E21	E1,E4,E6,E7,E8,E11,E14,E15, E18,E19,E20
Tema Percepção sobre Autculpabilização			
Evitabilidade	Não	E3,E5,E9,E10,E12	E1,E4,E8,E14,E15,E18,E20
Comportamento que facilitou	Não	E3,E5,E9,E10,E17	E1,E7,E8,E11,E15,E18,E20
Característica mais propícia	Sim	E5,E3,E10,E12E13,E21	E1,E4,E6,E7,E8,E19
Mudar temperamento	Não	E5,E9,E17	E1,E6,E7,E8,E14,E15,E18
Tema Culpa atribuída			
Culpa Formal		E3,E5,E9,E10,E12,E13, E17,E21	E1,E4,E6,E7,E8,E11,E14, E15,E18,E19,E20
	Concordância		E4,E6,E8,E7,E11,E14,E15, E18,E19
Tema Mudança de comportamento			
Comportamento Após o Acidente	Alterou-se	E3,E5,E,12E,13,E21	E1,E4,E6,E7,E8,E15,E19, E20
	Voltou à forma habitual		E6,E15
Culpa na Cond. Atribuída	Influencia	E5,E9,E10,E13,E17,E21	E1,E3,E4,E7,E8,E15,E18, E19
Não ser Culpado	Sim/Talvez	E3,E5,E9E,12,E17,E21	E1,E4,E7,E15,E18,E19

Tabela 29 - Cruzamento dos temas com a existência ou não do sentimento de autculpabilização

Categoria	Subcategoria	S/Autoculpabilização	Autoculpabilização
Tema Prevenção e percepção de risco			
Medidas de Prevenção	Sociais/ Educativas	E4,E5,E8,E9,E10,E12,E15,E20	E6,E7,E19,E21
Comp. de risco	Exc de vel./Cons. de substâncias	E4,E8,E15,E20	E6,E7,E11,E14
Comp. preventivo	Auto-percepção Cump.de Regras	E4,E8,E9,E10,E15,E20	E1,E3,E11,E14,E17,E18,E19
Hetero-condução	Infractora	E10,E12,E15,E20	E6,E13
Tipo de Peão	Hetero Percepção Indisciplinado	E15,E20	E3,E6,E18
Auto-Desempenho	Peão Cumpridor	E9,E10,E12	E6,E7,E9,E11,E17
	Conductor Cumpridor	E4,E5,E8,E9,E10,E12,E15,E20	E6,E7,E11,E13,E14,E17, E19,E21
Tema Percepção sobre Autoculpabilização			
Evitabilidade	Não	E4,E5,E8,E9,E10,E12,E15,E20	E1,E3,E14,E18
Comportamento que facilitou	Não	E5,E8,E9,E10,E15,E20	E1,E3, E7,E11,E17,E18
Característica mais propícia	Sim	E4,E5,E8,E10,E12	E1,E3,E6,E7,E13,E19,E21
Mudar o seu temperamento	Não	E5,E8,E9,E15	E1,E6,E7,E14,E17,E18
Tema Culpa Atribuída			
Culpa Formal		E4,E8,E15,E20	E1,E6, E7,E11,E14,E18,E19
	Concordância	E4,E8,E15	E6,E7,E11,E14,E18,E19
Tema Mudança de comportamento			
Comportamento Após o Acidente	Alterou-se	E4,E5,E8,E12,E15,E20	E1,E3,E6,E7,E13,E19,E21
Comportamentos actuais	Voltou à forma habitual	E15	E6
Culpa Atribuída	Influencia	E4,E5,E8,E9,E10,E15	E1,E3,E7,E13,E17,E18,E19,E21
Não Ser Culpado	Sim Talvez	E4,E5,E9,E12,E15	E1,E3,E7,E17,E18,E19,E21
Tema Percepção sobre o acidente			
Impacto do Acidente	Emocional	E4,E5,E8,E9,E10,E12,E20	E1,E3,E6,E7,E11,E13,E14,E15, E17,E18,E19,E21,

As Tabelas 28 e 29 referem-se aos dados mais significativos encontrados ao longo de toda a investigação e comparam as atribuições dos sujeitos com culpa formal e com culpa sentida (autoculpabilização), sendo que a especificidade de cada tema de análise é detalhadamente explanada ao longo das tabelas anteriores, pelo que alguns itens não constam nestas tabelas de síntese.

No tema *prevenção e percepção de risco*, salientamos que a ênfase dada às medidas de prevenção sociais ou educativas é análoga nos sujeitos com ou sem culpa formal, mas mais valorizadas pelos indivíduos que não sentiram culpa. Em relação aos comportamentos de risco, apesar de todos os identificarem, o excesso de velocidade e o consumo de substâncias enquanto unidades semânticas mais verbalizadas, merecem uma maior atribuição por parte dos sujeitos com culpa formal do que em relação aos que tiveram sentimento de culpa. O mesmo se verifica, em termos da auto-percepção para comportamentos preventivos enquanto condutores e peões, sendo que os participantes formalmente culpados valorizam mais o cumprimento de regras no seu desempenho do que os que se autoculpabilizaram.

Em termos de *percepção sobre desempenho na estrada*, o comportamento dos outros (heteropercepção) enquanto condutores e peões é avaliado de forma mais negativa pelos sujeitos culpados do que pelos que sentiram culpa. Em relação ao auto-desempenho como condutores percebido pelos entrevistados, com excepção de um, como bom, é irrelevante o facto de terem ou sentirem culpa.

Na *percepção sobre o acidente*, o impacto emocional negativo é semelhante para os dois tipos de situações (culpa formal e culpa sentida).

A propósito da *percepção sobre autoculpabilização*, discutindo a sua vertente comportamental, a impossibilidade de evitar o acidente é mais notória para os entrevistados que foram considerados culpados. Em relação a comportamentos facilitadores do acidente a diferença nas duas condições é pouco significativa. No estudo da autoculpabilização caracterológica, os participantes que sentiram culpa têm uma atribuição discretamente superior (1) em relação a características propiciadoras de acidentes, que consideramos não ser significativa perante a resposta à possibilidade de mudança de traços de carácter, em que em ambas as condições os entrevistados não consideram essa possibilidade.

Discutindo a *culpa atribuída*, optámos por incluir na condição de autoculpabilização os sujeitos que consideraram que talvez tivessem sentido alguma culpa. Assim, observamos que dos 11 indivíduos formalmente culpados, 6 dos que concordaram com a atribuição sentiram autoculpabilização.

Em relação à mudança de comportamentos dos sujeitos e constância dessa mudança, vemos que dos 8 sujeitos formalmente culpados que alteraram comportamentos após o acidente, 2 voltaram à sua forma habitual de conduzir. No caso dos 7 participantes que sentiram culpa e modificaram comportamentos, somente 1 voltou aos seus comportamentos habituais.

No que se refere à relação entre a mudança de comportamentos e a culpa formal em acidentes, verificamos igual atribuição dos participantes com culpa formal comparando com os que sentiram culpa. Considerámos como afirmativas as respostas incluídas nas subcategorias “talvez” e “influencia parcialmente”, por nos sugerirem alguma possibilidade de mudança admitida pelos entrevistados. Salientamos, no entanto, a dificuldade que percebemos, durante as entrevistas, em os sujeitos

reflectirem sobre estas questões, na medida em que muitos consideraram que não seria fácil perspectivar os comportamentos das outras pessoas. Numa leitura global os dados sugerem-nos que os entrevistados, com culpa formal e com sentimento de culpa, atribuem com igual medida a influência da culpa atribuída na mudança de comportamentos.

Na situação de não haver culpa formal num acidente, 7 sujeitos com sentimento de culpa aceitam a alteração de comportamentos, enquanto que 6 culpados formalmente admitem esta possibilidade.

CONCLUSÃO

A realização de uma pesquisa centrada nas pessoas e nas suas perspectivas constitui o empreendimento de um percurso sempre mais complexo do que à partida supomos. Foi o que verificámos à medida que caminhávamos nesta investigação. Confiando um pouco na nossa experiência já com alguns anos, em lidar com indivíduos em situação, por natureza problemática, de contexto clínico, confirmámos uma vez mais a complexidade de cada pessoa. Confirmámos uma vez mais que toda a experiência se mostra insuficiente, quando tentamos compreender o modo singular como cada sujeito pensa ou sente sobre determinada questão.

A questão que nos propusemos estudar refere-se à influência da culpa em acidentes rodoviários na adopção posterior de comportamentos preventivos, por parte dos sujeitos envolvidos nos acidentes. A resposta a esta questão constitui o nosso objectivo geral. Mais especificamente, e porque a culpa tem uma vertente psicológica e uma vertente formal, definimos como objectivos específicos analisar a relação entre a auto-culpabilização em acidentes rodoviários e a mudança de comportamentos no sentido preventivo e analisar a relação entre a culpa atribuída em acidentes rodoviários e a mudança de comportamentos no sentido preventivo.

Para responder à questão inicial e cumprir os objectivos a que nos propusemos, optámos pelo recurso a uma metodologia qualitativa, de base fenomenológica, tendo em conta que era nossa pretensão conhecer as perspectivas dos sujeitos sobre o problema em estudo. Para tal, iniciámos o processo de pesquisa bibliográfica, em particular de estudos relacionados com a sinistralidade rodoviária, com a culpa (especificamente a culpa sentida ou autoculpabilização), com o trauma e com as estratégias adoptadas pelos indivíduos para lhe sobreviverem. Da pesquisa efectuada salientamos a escassez de estudos encontrados sobre culpa formal, mas principalmente a de estudos qualitativos sobre autoculpabilização o que configurou uma dificuldade importante no suporte teórico para a nossa investigação, bem como para a comparação de resultados. Não obstante a dificuldade, e porque não nos revemos pessoalmente no papel do investigador que procura medir e parametrizar, sem que vejamos nisso algum desmérito, mantivemos a nossa opção por uma abordagem qualitativa. A abordagem das questões relacionadas com a sinistralidade rodoviária fundamentou-se no quadro conceptual da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária e no Código da Estrada vigente em Portugal. O enquadramento teórico em que nos fundamentámos, para discutir questões relacionadas com a culpa formal, encontra expressão na doutrina jurídica portuguesa em particular no Código Penal.

Sendo as seguradoras uma das instituições, a par dos tribunais, que averiguam e atribuem culpa formal, não nos foi possível utilizar dados provenientes daquelas por motivos de protecção e confidencialidade em relação aos segurados, em particular por se tratar de informação relacionada com sinistros e, por consequência, com o dano físico.

O estudo da autoculpabilização remeteu-nos para o âmbito das teorias psicológicas sobre a culpa, em relação às quais salientamos os estudos de autores como Janoff-Bulman e Wortman (1977), Janoff-Bulman (1979), Janoff-Bulman e Lang-Gunn (1986), Seligman & Teasdale (1978) e Lerner (1980). Recorremos ainda a investigações com base na teoria da atribuição, como por exemplo, Malle

(2007) e Smith e Martin (2007).

Lembrando um pouco o que já referimos no capítulo sobre metodologia, sintetizamos o esquema do estudo: elaborámos o desenho do estudo onde definimos os critérios de inclusão para selecção dos participantes, e divulgámo-lo em diversos estabelecimentos da comunidade. Seleccionámos os indivíduos que se voluntariaram para participar no estudo e procedemos a contactos com cada um, altura em que agendámos a aplicação dos instrumentos de análise. Constituiu-se assim o grupo de participantes por 19 indivíduos (13 homens e 6 mulheres), com uma média etária de 34,2 anos.

Definimos como instrumentos de análise um questionário (anexo A) e uma entrevista semi-estruturada (anexo D). A aplicação do questionário visou obter informação factual sobre o acidente em que os participantes estiveram envolvidos, nomeadamente no que se referia à caracterização do acidente, atribuições causais e dados sócio-demográficos dos participantes.

Com os dados obtidos pela aplicação do questionário conseguimos um perfil da natureza dos acidentes e a caracterização do grupo de participantes e a sua condição no acidente (condutor, passageiro ou peão) mais importante, na informação obtida por via deste instrumento, foi a tendência verificada nas atribuições causais para uma atribuição externa, o que nos indicou um baixo nível de auto-culpabilização. Dentro do quadro da atribuição externa podemos constatar dois eixos principais de análise: o primeiro relacionado com o desempenho dos indivíduos e o segundo referente a factores externos.

A entrevista semi-estruturada, permitindo alguma liberdade aos sujeitos para se expressarem sobre os temas abordados, mas também, algum controlo da nossa parte na condução do processo, como diz Lessard-Hébert, et al. (1994), facultou-nos a recolha de dados acerca da percepção dos sujeitos relativamente a seis temas centrais de análise: Prevenção e percepção de risco, Percepção sobre desempenho na estrada, Percepção sobre o acidente, Percepção sobre auto-culpabilização (Comportamental e Caracterológica), Culpa atribuída e Mudança de comportamentos.

Em relação ao tema Prevenção e percepção de risco, a maioria das pessoas reconhece a sinistralidade como um grave problema relacionando as causas com as consequências. Em relação às medidas preventivas aceitam melhor as sociais e educativas o que nos sugere a ideia de que para eles a solução do problema reside nos outros. Identificam na condução (enquanto acção geral e comum a muitos indivíduos) comportamentos de risco, onde sublinham o incumprimento das regras gerais, indiciando a velocidade e o álcool, como os seus principais impulsionadores diferenciando-os das restantes infracções. Neste tema, as regras aparecem, para a maioria dos nossos entrevistados, como cumprimento de sinais de trânsito sendo esse o entendimento que têm daquilo que deve ser um comportamento preventivo, pois apenas dois referem a condução defensiva como um passo preventivo, por exemplo.

Do seguimento destes resultados, emerge a definição de um bom condutor que passa por respeitar as regras e os outros, como podemos analisar no tema Percepção sobre desempenho na estrada, sendo, por exemplo, a capacidade de antecipar acontecimentos apenas referida por dois participantes. Importa salientar que estes são técnicos de saúde com formação em emergência e condução defensiva, o que nos pode questionar sobre a acessibilidade da informação acerca de ideias relacionadas com a prevenção, como o exemplificado por condução defensiva.

A avaliação negativa que fazem do comportamento dos outros enquanto condutores e peões denota uma apreciação destes como adversários que se encontram num ambiente hostil. Contextualizando as infracções e os infractores, os nossos entrevistados fazem um discurso indirecto de auto-desculpabilização. A agressividade que é tão vincada para caracterizar o comportamento dos outros, justifica-se pelos nossos participantes com base no carácter daqueles e em “dias menos bons”. Esta justificação pode indiciar-nos uma forma de atribuição defensiva (Shaver, 1970 citado por Janoff-Bulman e Wortman, 1977), em que os sujeitos optam por não fazer julgamentos como se estivessem a defender-se de algum dia virem a ser agressivos.

No oposto desta descrição encontramos a avaliação do auto-desempenho em que demonstram um entendimento muito positivo sendo grande a quantidade de adjectivos utilizados, maioritariamente com conotação positiva.

Existe no entanto uma coexistência flexível entre a auto-percepção que têm de serem bons condutores e a infracção de regras. Os dados indiciam um fraco entendimento daquilo que é o ambiente rodoviário, enquanto espaço de interacção com uma normatividade comum aos seus utilizadores. Apesar de perceberem a importância das regras, assumem a desobediência e permitem-se a si próprios a excepção, pois na circunstância confiam na sua avaliação e no seu desempenho, justificando o comportamento infractor com a percepção de segurança.

No tema Percepção sobre o acidente há a salientar o impacto emocional negativo, caracterizado com um discurso muito diverso em unidades semânticas e de registo, tal como são diferentes as emoções de cada pessoa.

Ao abordarmos os impactos do acidente no normal funcionamento da vida do sujeito, tentámos perceber se existia algum elo de ligação entre isso e o esforço para melhorar a condução, no sentido de evitar a repetição dos acontecimentos.

No tema Autoculpabilização, o sentimento de culpa é independente da atribuição de culpa formal. Em termos de autoculpabilização comportamental, dos 12 indivíduos que disseram que não podiam ter evitado o acidente, 7 foram formalmente culpados. Nesta baixa percepção para a inevitabilidade do acidente, em consonância com o facto de não identificarem comportamentos facilitadores, encontramos uma forte tendência para a atribuição externa no que diz respeito aos seus comportamentos face ao sucedido.

A maioria dos entrevistados apresenta um fraco reconhecimento da sua intervenção no acidente pois, aparentemente, não estabelece nexos de causalidade entre os comportamentos adoptados e os acontecimentos que lhe sucederam. Encontramos aqui correspondência com o referencial teórico que utilizámos, pela dificuldade que os sujeitos demonstram em atribuir internamente o acidente (Smith, & Martin, 2007).

Abordámos também a possibilidade dos comportamentos de pessoas envolvidas em acidentes de viação mudarem por decisão individual ou por força da sanção a que possam estar sujeitos. A abordagem da perspectiva psicológica da culpa difere da visão jurídica pois como referimos, a primeira trata-a do ponto de vista terapêutico, com o fim de ser suavizada ou eventualmente anulada e a segunda como crime, ilícita e punível. No tema Culpa atribuída verificámos que a maioria dos entrevistados tem sentimentos de culpa e foi formalmente culpado pelo acidente em que esteve

envolvido e destes apenas dois não concordaram com a sanção formal do tribunal. Esta situação vem ao encontro à ideia da independência do sentimento face à sanção formal.

A mudança de comportamentos verificou-se, especialmente, nos casos dos indivíduos formalmente culpados. Os comportamentos mais seguros e de certa forma preventivos adoptados após o acidente, mantiveram-se no decorrer do tempo, apesar do decréscimo de consciência de perigo entre o momento do acidente e o momento actual.

No decorrer da entrevista os indivíduos referiam alguma mudança de comportamentos dirigida para a causa específica do acidente, por exemplo, no caso de uma colisão traseira com outro veículo, o participante salienta que passou a manter maior distância de segurança do veículo da frente. Sublinhamos aqui a vantagem da entrevista como instrumento de análise na observação/captação destas especificidades dos comportamentos, concluindo desta maneira acerca da adequação dos instrumentos de recolha aos objectivos definidos.

A análise dos dados procurou fornecer alicerces que nos permitam reflectir sobre a relação entre a auto-culpabilização em acidentes rodoviários e a mudança de comportamentos no sentido preventivo, bem como a relação entre a culpa atribuída em acidentes rodoviários e a mudança de comportamentos no sentido preventivo.

Em termos de sinistralidade rodoviária, embora reconhecida a sua existência, nomeadamente pelo número de mortos e feridos dali resultantes, não foram abordadas quaisquer razões relacionadas com os condutores ou com o tipo de condução, o que sugere uma não relação directa, em termos perceptivos, de que o comportamento (individual) na estrada contribua, directamente, para a sinistralidade. Este não reconhecimento poderá, de alguma forma, evoluir para dois eixos: primeiro, não reconhecendo os factores que contribuem para a sinistralidade, não serão evocadas medidas preventivas ajustadas a essa realidade (fraca percepção dos indivíduos em relação à prevenção rodoviária); segundo, o não reconhecimento potencia os comportamentos individuais de risco, na medida em que, na sua maioria, os participantes deste estudo não identificaram uma relação directa entre o comportamento adoptado e o acidente ocorrido, ou até mesmo, alguma característica individual que tivesse facilitado o acidente, sugerindo uma escassa auto-culpabilização, quer comportamental, quer caracterológica. Contudo, neste estudo, foi notória uma maior sensibilidade, e uma tendência para a auto-culpabilização (posterior ao momento exacto do acidente) quando houve terceiros envolvidos e danos a estes associados. Os dados analisados reportam para um sentimento de culpa ou culpa sentida elaborado pelo próprio indivíduo (auto-culpabilização), não identificado na hora e local do acidente, mas posteriormente elaborado, o que vai ao encontro do defendido por alguns autores (Wortman, 1976; Lerner, 1980; Silver, & Wortman, 1980). A preocupação sentida pelos outros (acidentados) e mencionada por alguns participantes do estudo pode funcionar como uma influência externa (a existência de outro para além dele próprio), culpado ou não, mas vítima, o que vai ao encontro do defendido por Goffman, citado por Miller & Porter (1983), como que resultado de uma influência externa.

O facto dos participantes não identificarem como impacto do acidente o sentimento de culpa, poderá estar associado ao momento imediatamente a seguir ao acidente, na medida em que, posteriormente, e face à questão sobre auto-culpabilização, 8 participantes assumiram o sentimento de culpa,

independentemente da culpa formal. Tal facto poderá estar associado à interrupção dos processos psicológicos e cognitivos inerentes à capacidade para pensar sobre si próprio e às atribuições causais, associados a um momento traumático, perturbador, que produz alterações negativas na vida e, pelo menos temporariamente, reacções do funcionamento psicológico caracterizadas por ansiedade, depressão e outros estados emocionais negativos (Taylor & Armor, 1996).

Tendo o que foi dito até agora, podemos concluir, e fazendo uma análise global que procure responder directamente aos objectivos inicialmente propostos, que a auto-culpabilização, quer comportamental, quer caracterológica, não contribuiu, directamente, para a mudança de comportamento, não pela ausência directa da sua possível influência, mas antes porque, neste estudo, os indivíduos tenderam a atribuir externamente a culpa (e causalidade externa para o acidente) ao invés de se auto-culpabilizarem, destacando as medidas sociais e educativas (igualmente externas ao próprio indivíduo) como medidas preventivas. Ainda neste contexto podemos destacar que para além de não se culpabilizarem pelo acidente e, a par, defenderem que o acidente não poderia ter sido evitado (apesar dos mencionados indicadores de risco/comportamentos de risco/indicadores de carácter potenciadores de acidentes) os indivíduos consideram-se cumpridores na estrada, dissipando quer a influencia da auto-culpa, quer a responsabilidade do acidente e conseqüente (possível) mudança comportamental.

Por outro lado, e respondendo ao segundo objectivo desta investigação, os resultados sugerem que a culpa formal poderá ter contribuído, e contribuir, para a mudança de comportamento após o acidente, podendo neste campo haver, mesmo que num segundo plano, uma influencia da auto-culpabilização mas por influência externa. Ou seja, dos 11 indivíduos formalmente culpados, 9 concordaram com a atribuição da culpa, sugerindo que a atribuição externa potenciou um reconhecimento interno e, eventualmente, uma mudança comportamental.

Assim, podemos concluir a presença de indícios de maior peso da culpa formal do que da auto-culpabilização na mudança de comportamentos.

Os resultados do estudo contribuem para uma melhor reflexão sobre as medidas aplicadas no caso do incumprimento de regras e sanções a aplicar, especialmente em termos de medidas preventivas que enfoquem mais a responsabilidade individual nos acidentes de viação, na medida em que os indivíduos tendem às atribuições causais externas, o que não potencia a adopção de mecanismos preventivos, promove os comportamentos de risco e os incumprimentos de regras (maioritariamente adoptados).

Como qualquer estudo exploratório não é possível generalizar para a população portuguesa os resultados obtidos, pelo que sugerimos uma nova linha de investigação que integre um maior número de participantes, incluindo uma amostra heterogénea, equitativa quanto à culpa atribuída formalmente e não atribuída, que facilite a reflexão directa sobre a influência da culpa e sobre medidas preventivas ajustadas.

Estes dados permitem-nos a uma reflexão final sobre o comportamento rodoviário, a culpabilidade (interna ou externa) dos acidentes, os factores e influências sociais na condução, as causalidades, o comportamento e o carácter dos condutores e, por último, a prevenção.

O automóvel é hoje um objecto percebido por muitos como um bem quase indispensável. Distante do conceito que já teve de símbolo de estatuto social e económico que conferia ao seu proprietário, pelo simples facto da posse, hoje o automóvel mantém o mesmo conceito, mas pela marca, pelo preço ou pela cilindrada. Não se trata da posse de um automóvel, mas do tipo de automóvel. Actualmente não é um factor de distinção social enquanto bem que se possui, mas sim, na vulgaridade dos automóveis, que automóvel é que se possui. Inerente a esta realidade surge obrigatoriamente uma outra, que é o processo de condução. A competência para a condução foi outrora privilégio de alguns, os mesmos que podiam possuir o objecto automóvel. A democratização do processo, que tornou acessível à maioria das pessoas poder conduzir, fez da condução uma competência que distingue negativamente os indivíduos que a não possuem. Temos hoje espalhada na sociedade a ideia de que não conduzir é uma limitação quase inaceitável. Vejam-se, por exemplo, os atributos exigidos na elaboração de um curriculum, onde a carta de condução e o tipo de carta são factores de inclusão ou de exclusão num recrutamento laboral. Veja-se ainda a diminuição da idade legal para conduzir, sem título de condução, ainda que sejam veículos de inferior cilindrada, mas nem por isso fora das vias rodoviárias comuns a todos os utilizadores. Esta questão remete-nos para a discussão sobre a real importância da formação em condução, ou seja, parece-nos um paradoxo que jovens adolescentes sem idade legal para obter o título de condução, ou indivíduos idosos que nunca o obtiveram por razões várias, possam ao abrigo da lei conduzir veículos num ambiente rodoviário normalizado por regras que, em boa verdade desconhecem. Pesam aqui as condições relativas à cilindrada dos respectivos veículos e à impossibilidade de circularem em auto-estradas. Porém, nos meios urbanos, onde a regra de trânsito faz a diferença entre a ordem e o caos, estes indivíduos jovens inexperientes e idosos com défices sensitivos, manuseiam veículos quase por instinto, passemos o atrevimento do termo. Importa pois, ter a possibilidade de conduzir ainda que em condições, na nossa perspectiva discutíveis.

Ainda na lógica da aparente universalidade da competência e da possibilidade de condução de veículos, subscrevemos a perspectiva de que o que se democratizou, e portanto se tomou como algo de pleno direito a qualquer pessoa, é um factor de integração social e de pertença à comunidade. Temos assim que não ter a possibilidade de fazer parte do vasto universo dos condutores tornou-se um factor de exclusão, à semelhança de condições como o analfabetismo, a iliteracia ou, mais recentemente, a infoexclusão. Ora aos excluídos, dizem-nos disciplinas como a Psicologia, a Sociologia, os indivíduos não querem pertencer. Concretamente, dizem-nos os indivíduos, que não querem ser excluídos. Assim, tomando como dado adquirido que a condução é um atributo banal, vulgar e acessível a todos, ser condutor é uma competência socialmente exigida. De tão comum e simples, a competência de condutor afigura-se como algo quase impossível de não se ter. Centramos aqui a construção da auto imagem do condutor e da imagem que ele quer que façam dele. Deste modo, encontramos nos nossos participantes o eco desta ideação: consideram-se, na sua esmagadora maioria, bons condutores. Proteger esta imagem, em particular a auto imagem, é uma

demanda que as pessoas abraçam e que a Psicologia aturadamente tem estudado e explicado. Deriva daqui a relutância que os sujeitos têm em pôr em causa a sua imagem, ao assumirem que erraram enquanto condutores. Torna-se mais fácil, no mecanismo de auto protecção, atribuir o erro aos outros ou a factores não humanos, como o estado da estrada, as condições climáticas, ou ainda a má sinalização de trânsito. Pela mesma razão, os indivíduos se protegem de estabelecer um nexo de causalidade entre os seus comportamentos e características como condutores e as consequências que deles advêm. O mesmo é dizer que se não se cometem erros, porquanto o desempenho é percebido como competente, não há que evitá-los. Sendo que no ambiente rodoviário, como em outros campos, evitar o erro é prevenir, a prevenção afigura-se para a maior parte dos entrevistados como algo pouco valorizado, momentâneo e reactivo.

O reforço, na nossa perspectiva erradamente, dado pelo Estado de que a condução pode ser desempenhada sem habilitação de facto, obsta à possibilidade de compreensão da condução como um acto complexo, onde intervêm factores de ordem física, sensorial, psicológica e social. E se se considerar tardio o processo educacional e formativo que promove este entendimento da condução, em relação aos indivíduos mais idosos para quem conduzir é frequentemente uma necessidade importante, o mesmo não poderemos dizer relativamente aos jovens, futuros adultos condutores de facto. A estes jovens, é dada uma noção simplista do acto de conduzir que temos dúvidas que possa ser corrigida pela formação em condução, porquanto esta irá ser ministrada sobre uma base de falsos conhecimentos. Adivinhamos aqui um dos primeiros obstáculos à génese do pensamento preventivo e, no limite, do comportamento preventivo.

A simplificação e vulgarização do acto de conduzir em concomitância com o resguardo da auto imagem, leva os sujeitos envolvidos num acidente a considerarem que lhes foi impossível evitá-lo, remetendo a causa do ocorrido para fora de si, ao mesmo tempo que descartam a possibilidade de poderem ter facilitado os acontecimentos. Esta facilitação, ao mesmo tempo que é lida como ter provocado o acidente, colide com a percepção de bom condutor, mas também com a de boa pessoa, que não se coaduna com causar dano deliberadamente. É esta causa deliberada do dano, psicologicamente rejeitada pelos sujeitos, que faz a diferença na leitura da culpa formal. Lembramos aqui que, do ponto de vista jurídico, a culpa por dano deliberado, leia-se intencional, corresponde à figura do dolo. Sendo que a maioria dos acidentes que chegam a juízo são discutidos com base na premissa de que os seus protagonistas não tiveram intenção ou premeditação de causar dano, dilui-se a figura do dolo e emerge a da negligência. Aliviada fica a consciência do arguido porque vê a sua não intencionalidade ser formalmente confirmada, frustrada fica a expectativa do lesado porque vê o impacto do seu prejuízo ser minimizado, vulgo, a culpa morre solteira. Encontramos ecos desta convicção nas referências à impunidade ou à brandura da justiça. Porém, nos casos em que a negligência tenha a designação de grosseira, apesar de tudo cada vez mais frequentes nos tribunais, a culpa formada decide de penas que incluem a compensação do lesado, mas também da reeducação do agente. Este processo de reeducação, se por um lado cumpre o papel ressocializador da pena (cf. Pág.9) e portanto hipoteticamente preventivo da reincidência, por outro lado alivia o agente do peso da culpa sentida, encaminhando-o para instituições ou estruturas de apoio psicológico. Veja-se o caso de uma participante, julgada por homicídio negligente da sua filha e

condenada a fazer um donativo e a frequentar sessões de acompanhamento numa associação de pais em luto. Subscrevemos em absoluto a pertinência das sessões de acompanhamento desta mulher, e inclinamo-nos perante a dor e o trauma de qualquer pai ou mãe em luto pelos seus filhos. Porém, afigura-se-nos como algo de paradoxal que a justiça, a um tempo culpe e a outro prescreva a amenização dos efeitos psicológicos da culpa. Não obstante o carácter humanista da actual doutrina, discutimos não o valor do humanismo mas antes, e principalmente, a pertinência deste tipo de culpa e por conseguinte deste tipo de pena. Questionamos se não se anularia o paradoxo ao rever-se na doutrina a figura de crime rodoviário e as penas a este associada. Questionamos ainda se não teria mais pertinência o enquadramento das sanções na moldura da responsabilidade civil, retirando-lhes o cunho da pena, juridicamente decidida pela medida da culpa. No entanto, enfatizamos que a responsabilização dos sujeitos envolvidos em acidentes deve ser indiscutivelmente fomentada e principalmente concretizada, porém sob a influência dissuasora de uma sanção mas não de uma pena. Constatámos, ao ouvir os nossos entrevistados, que a culpa formal aparentemente não estimula o sentimento de culpa. Este parece ocorrer independentemente da atribuição externa de culpa. Vimos também que quase metade dos sujeitos formalmente culpados não sofreu qualquer sanção. Deste modo, pese embora a existência de uma moldura jurídica teoricamente mais penalizadora do que outrora, em termos de sinistralidade rodoviária, aparentemente pesam mais sanções como a coima ou a inibição de conduzir, do que as penas decorrentes da culpa criminosa, ainda que raramente aplicada. Assim, se na prática jurídica é teórico o conceito de dolo em acidentes rodoviários, questionamo-nos uma vez mais: porquê a culpa, se não houve intenção de dano?

“Nunca tive um comportamento de risco mas já andei na auto-estrada com a minha mota a 290”. Estas palavras confrontam-nos com as subtilidades e especificidades de cada pessoa, naturalmente presentes no ambiente rodoviário. Aqui, onde cada sujeito pensa e toma decisões com base nos seus conceitos, as noções de risco, dano e prevenção surgem imbuídas da individualidade de cada um, o que nos coloca perante a complexidade do problema da sinistralidade rodoviária e nos levanta, obrigatoriamente, novas questões. Afinal, falamos de acções humanas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Abrams, R.D. & Finesinger, J.E. (1953). Guilt reactions in patients with cancer. *Cancer*, 6, 474-482.
- Abramson, L. Y., Seligman, M.E.P., & Teasdale, J.D. (1978). Learned helplessness in humans. Critic and reformulation. *Journal of abnormal Psychology*, 87, 49-74.
- Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária: Observatório de Sinistralidade. Consultado em www.ansr.pt a 9 de Março de 2009.
- Albuquerque, P.P. (2008). Comentário do Código Penal à luz da Constituição da República e da Convenção Europeia dos Direitos do Homem. Universidade Católica. Lisboa: Católica Editora. ISBN 978-972-54-0220-7
- Azevedo, C., & Azevedo, A. (1996). Metodologia Científica: contributos práticos para a elaboração de trabalhos académicos. 3ª Ed. Porto: Editora C. Azevedo.
- Baum, A. (1997). Acute and Chronic Distress and Posttraumatic Stress Disorder as a Function of Responsibility for Serious Motor Vehicle Accidents. *Journal of Consulting and Clinical Psychology*, Vol. 65, No. 4, pp. 560-567
- Barros, A. (1986). Fundamentos de Metodologia: um guia para a iniciação científica. Lisboa: Universidade Aberta.
- Bardin, L. "Análise de conteúdo", Lisboa, Edições 70, Trad. Portuguesa, 2004, 3ª edição.
- Beck, A.T. (1967). Depression: Clinical, experimental and theoretical aspects. New York: Harper & Row.
- Beck, J. G., Coffey, C. F., Palyo, S. A., Gudmundsdottir, B., Miller, L. M. & Colder, C. R. (2004). Psychometric properties of the posttraumatic cognitions inventory (PTCI): A replication with motor vehicle accident survivors. *Psychological Assessment*, 16, pp. 289 – 298.
- Beleza, T. P. (1980). - Direito Penal, 2º volume. Lisboa: Associação Académica da Faculdade de Direito de Lisboa.
- Bogdan, R. & Biklen, S. (1994). Investigação Qualitativa em Educação: uma introdução à teoria e aos métodos. Porto: Porto Editora.
- Cagnetta, E. & Cicogani, E. (1999). Surviving a Serious Traffic Accident: Adaptation Processes and Quality of Life. *Journal of Health Psychology*, vol 4(4), pp. 551-564.
- Cima, M. et al. (2007). It was not me: Attribution of blame for criminal acts in psychiatric offenders. *Forensic Science International* 168, 143–147. Consultado em www.elsevier.com/locate/forsciint a 17/12/2009.
- Davis C.G., Lehman, D.R., Silver, R.C., Wortman, C.B. & Ellard, J.H. (1996). Self-blame following a traumatic event: the role of perceived avoidability. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 22, pp. 557-567.
- Código Penal actualizado até Dezembro 2001. (2002). Consultado em verbojuridico.net a 01/03/2009
- Delahanty, D. L. et al. (1997). Acute and chronic distress and pos-traumatic stress disorder as a function of responsibility for serious motor vehicle accidents. *Journal of Consulting and Clinical Psychology*, 65, pp. 560-567.
- Demartis, L. (2002). Compêndio de sociologia. Lisboa: Edições 70. ISBN972-44-1160-5
- DSM-IV-TR (2002). Manual de diagnóstico e estatística das perturbações mentais (4ª edição – TR) (p.463). American Psychiatric Association. Lisboa: Climepsi Editores.
- Fernandes, D. & Dias, C. (2000). Pesquisa e Métodos Científicos. Brasília: Editora Vozes.

- Fortin, M. (1999). O processo de investigação: Da concepção à realização. Loures: Lusociência. ISBN: 972-8383-10-X.
- Gilbert, P., & Miles, J. N. V. (2000). Sensitivity to social put-down: its relationship to perceptions of social rank, shame, social anxiety, depression, anger and self-other blame. *Personality & Individual Differences*, 29, pp. 757–774.
- Gillies, M.L., Barton, J., & Di Gallo, A. (2003). Follow-Up of Young Road Accident Victims. *Journal of Traumatic Stress*, Vol. 16, No. 5, October 2003, pp. 523 – 526.
- Ghiglione, R. & Matalon, B.(1993). O Inquérito – teoria e prática. Oeiras: Celta Editora.
- Gleitman, H. (1997). Psicologia. 2ª Ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian. ISBN 972-31-0584-5.
- Grinberg, L. (2000). Culpa e depressão. Lisboa: Climepsi Editores. ISBN 972-8449-32-1.
- Greenwald, A. G. (1980). The totalitarian ego: Fabrication and revision of personal history. *American Psychologist*, 35, pp. 603 – 618.
- Gringas, F. (2003). A teoria e o sentido da Investigação. In Gauthier, B.(org), Investigação Social: da problemática à colheita de dados. Lisboa: Lusociência, pp. 117-138.
- Guerra, I. (2006). Pesquisa qualitativa e análise de conteúdo. Sentidos e formas de uso. Estoril: Editora Principia.
- Instituto Nacional de Estatística (INE). Consultado em www.ine.pt a 14/03/2009.
- Janoff-Bulman, R. & Lang-Gunn, L. (1986). Coping with disease and accidents: the role of self-blame attributions. In Abramson, L.Y. (Ed.), *Social-personal inference in clinical psychology*, pp.116-147. New York: Guilford Press.
- Janoff-Bulman, R. & Wortman, C. (1977). Attributions of Blame and coping in the “Real World “: Severe Accident Victims React to their Lot. *Journal of Personality and Social Psychology*, vol.35, N. 5, pp.351-363.
- Janoff-Bulman R. (1979).Characterological versus behavioral self-blame: inquiries into depression and blame. *Journal of Personality and Social Psychology*, 37, pp.1798-1809
- Kennedy, J., et al. (2009). The effect of traffic signal strategies on the safety of pedestrians PPR414. Transport Research Laboratory (TRL). United Kingdom. ISSN 0968-4093. Consultado em http://www.trl.co.uk/online_store/download_form/download_complete.htm?id=6490 a 27/12/2009
- Leal-Henriques & Santos, S. (1986). O código penal de 1982.Vol.1. Lisboa: Rei dos Livros.
- Leite, E. (2007). Dicionário Digital de Termos Médicos disponível em http://www.pdamed.com.br/diciomed/pdamed_0001_13650.php Consultado em 15/10/2008.
- Lessard-Hébert, M., Goyette, G., & Boutin, G. (1994). Investigação Qualitativa, fundamentos e práticas. Lisboa: Instituto Piaget.
- Lexpoint – Informação Jurídica on-line disponível em www.lexpoint.pt/diariolegal/. Consultado em 14/10/2008
- Lima, M.L. (2004). As obras e os riscos: uma visão social. In M. Heitor, J.M.B. Brito, M.F. Rollo (eds.), (2004), “Momentos de Inovação e Engenharia em Portugal no século XX”, (pp.108-123) Lisboa: Dom Quixote.
- Lima, P. V. A.(2005). O holismo em Jan Smuts e a Gestalt-terapia. *Revista da Abordagem Gestáltica*, Vol.14, No.1, Junho 2008, pp.3-8. ISSN 1809-6867.
- Lutwak, N., Panish, J., & Ferrari, J. (2003). Shame and guilt: characterological vs. behavioral self-blame and their relationship to fear of intimacy. *Personality and Individual Differences* 35, pp. 909–916.

- Maia, A. (2004). Stress pós-traumático: modelos, abordagens e práticas. Congresso internacional sobre stress pós-traumático, Leiria, Portugal, ADFA, 2004. ISBN 972-8393-82-2.
- Malle, B. F. (2007). Attributions. *Encyclopedia of Social Psychology*. SAGE Publications. Consultado em http://www.sage-ereference.com/socialpsychology/Article_n42.html a 6/03/2009
- Marconi, M. & Lakatos, E.(1990). Técnicas de pesquisa. São Paulo: Editora Atlas S.A.
- Miller, D. T. & Porter, C. A. (1983). Self- Blame in Victims of Violence. *Journal of Social Issues*, Vol.39, Nº.2, pp.139-152.
- Fast, N., & Tiedens, L.Z. (2010). Blame contagion: The automatic transmission of self-serving attributions. *Journal of Experimental Social Psychology* 46,pp. 97 – 106.
- Organização Mundial de Saúde. Disponível em www.euro.who.int/Document/EHI/ENHIS_Factsheet_2_1.pdf Consultado em 20/11/2008
- Peden, M. (Ed). (2001). Proceedings of WHO Meeting to Develop a 5-year Strategy for Road Traffic Injury Prevention. Geneva, World Health Organization. Consultado em http://www.who.int/violence_injury_prevention a 5/01/2009.
- Pidgeon, N. (1996). Grounded theory: Theoretical background. In J. T. E. Richardson (Ed.), *Handbook of qualitative research methods for psychology and social science* (pp. 75-85). London: BPS Books.
- Pires, T. (2003). Perturbação de Stress Pós Traumático em Vítimas de Acidentes Rodoviários. Dissertação de Mestrado. Instituto de Investigação e Psicologia da Universidade do Minho.
- Pires, T., & Maia, A. (2004). “Acidentes rodoviários: O impacto nas suas vítimas”. Actas do 5º Congresso Nacional de Psicologia da Saúde Organizado por J. Ribeiro e I. Leal. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian
- Pires, T., & Maia, A. (2006). “Acidentes rodoviários: Incidência de PTSD nas vítimas directas”. Actas do 6º Congresso Nacional de Psicologia da Saúde Organizado por Isabel Leal, José Pais Ribeiro e Saul Neves de Jesus. Faro: Universidade do Algarve.
- Portal da Saúde, Consultado em <http://www.saudepublica.web.pt/TrabCatarina/NiveisPrevencao.htm> a 11/12/2008.
- Quivy, R., & Van Campenhoudt, L. (1992). Manual de investigação em ciências sociais. Lisboa: Gradiva.
- Racioppi, F., Eriksson, L., Tingvall, C., & Villaveves, A. (2004). Preventing road traffic injury: a public health perspective for Europe. In Peden, M. et al. (Eds). *World report on traffic injury prevention*. Geneva, World Health Organization. ISBN 92 890 1093 2. Consultado em <http://www.scribd.com/doc/3885136/OMS-Europa> a 4/12/2008
- Santos, B.S. (1987).Um discurso sobre as ciências. Porto Edições: Afrontamento.
- Shaver, K. G. (1975). *An introduction to attribution processes*. Cambridge: Winthrop Publishers.
- Smith, K., & Martin, J.W. (2007). *A barrier to building a traffic safety culture in America: Understanding why drivers feel invulnerable and ambivalent when it comes to traffic safety*. AAA Foundation for Traffic Safety.
- Sholomskas, D.E. & Steil, J.M. (1990). The Spinal Cord Injured Revisited: The Relationship Between Self-Blame, Other-Blame and Coping. *Journal of Applied Social Psychology*, 20, 7, pp.548-574.
- Savoie-Zajc, L.(2003). A entrevista semi-dirigida. In Gauthier, B.(org), “Investigação Social: da problemática à colheita de dados”. Lisboa: Lusociência, 2003, pp. 279-301.
- Taylor, S., & Armor, D. (1996). Positive illusions and coping with adversity. *Journal of Personality*, 64, pp. 873-898.

World Health Organization, (1989). New approaches to improve road safety. Report of a WHO Study Group. In World Health Organization Technical Report Series 781. Geneva, 1989. ISBN 92 4 120781 7.

ANEXO A
Questionário

QUESTIONÁRIO



Este questionário procura caracterizar o acidente de viação em que esteve envolvido(a), e insere-se num trabalho académico do mestrado em Risco, Trauma e Sociedade do Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa, de Lisboa.

Não há respostas certas ou erradas, pedimos apenas que seja sincero nas suas respostas. Por favor, não escreva o seu nome em parte nenhuma do questionário.

Muito Obrigada pela sua colaboração

1ª parte¹⁴

As seguintes questões são relativas ao último acidente de viação que sofreu e referem-se a alguns aspectos da sua vida pessoal. Por favor, lembre-se que as suas respostas são confidenciais e anónimas.

1. Há quanto tempo ocorreu o acidente? _____

2. Na altura do acidente seguia:

₁ A pé

Se a pé:

₁ Atropelado(a) na passadeira

₂ Atropelado(a) na rua

₂ Em veículo não motorizado (bicicleta ou outro)

₃ Em veículo motorizado

₁ Mota

₂ Automóvel

₃ Outro

3. Que lugar ocupava na viatura?

₁ Condutor

₂ Passageiro

4. Quantas pessoas seguiam no seu veículo além de si? _____

5. Esteve envolvido mais algum veículo?

₁ Não

₂ Sim. Quantos? _____

6. Qual a sua situação clínica após o acidente.

Lesões que sofreu _____

7. Resultante do acidente sucedido houve outras vítimas envolvidas.

₁ Não

₂ Sim. Quantas? _____

¹⁴ Lima, et al. (2003)

8. Qual a situação clínica em que ficaram essas vítimas?

- ₁ Não sofreram qualquer tipo de danos
- ₂ Ligeiramente feridas
- ₃ Gravemente feridas
- ₄ Morte

9. Qual a sua relação com as vítimas do acidente?

- ₁ Desconhecidos
- ₂ Amigos
- ₃ Familiares. Grau de parentesco _____

Se seguia num veículo:

10. Era o proprietário do veículo?

- ₁ Não. De quem era? _____
- ₂ Sim

11. O Seguro da viatura estava regularizado?

- ₁ Não
- ₂ Sim

2ª parte

Por favor pense no acidente que sofreu. As seguintes questões são relativas às causas do acidente.

Na sua opinião o acidente deveu-se a: (assinale todas as causas que lhe parecem ter contribuído)

1. Excesso de álcool do condutor do

- ₁ veículo onde seguia
- ₂ outro veículo

2. Excesso de velocidade do condutor do

- ₁ veículo onde seguia
- ₂ outro veículo

3. Distracção do condutor do

- ₁ veículo onde seguia
- ₂ outro veículo

4. Não cumprimento das regras, do condutor do

- ₁ veículo onde seguia
- ₂ outro veículo

5. Sono, pouco descanso do condutor do

- ₁ veículo onde seguia
- ₂ outro veículo

- 6. Más condições atmosféricas
- 7. Má sinalização da estrada
- 8. Más condições da estrada
- 9. desconhece as causas
- 10. outras causas _____

11. (Por favor, responda a esta questão somente se era peão e foi vítima de atropelamento). A causa do atropelamento foi devida a:

- 1 Não viu o veículo
- 2 Não olhou
- 3 Havia obstáculos à visibilidade
- 4 Atravessou a estrada com sinal vermelho para peões
- 5 O condutor não parou antes da passadeira
- 6 Não existiam passeios ou bermas

3ª Parte

DADOS SOCIO-DEMOGRÁFICOS

As seguintes questões referem-se a dados que pretendem caracterizar o entrevistado, no entanto, não o identificam pelo que o anonimato está assegurado.

1.Sexo:

- 1 Masculino
- 2 Feminino

2.Idade: _____ anos

3.Nível de instrução

- 1 até à 4ª classe
- 2 até ao 9º ano
- 3 até ao 12º ano
- 4 Licenciatura

4.Profissão: _____

5.Estado Civil

- 1 casado ou união de facto
- 2 Solteiro
- 3 Divorciado ou viúvo

Muito Obrigada pela sua colaboração

ANEXO B

Questionário – Estudo sobre o Impacto dos Acidentes Rodoviários” (Pires, 2003)

Questionário Sócio-Demográfico – Estudo sobre o impacto dos Acidentes Rodoviários

ESTUDO SOBRE O IMPACTO DOS ACIDENTES RODOVIÁRIOS

Tânia Pires e Ângela da Costa Maia
Universidade do Minho 2003

Um grupo de investigadores da Universidade do Minho está a realizar um estudo sobre as consequências dos acidentes de viação na vida das pessoas. Para tal, agradecemos que respondesse a algumas questões que fazem parte da referida investigação. Obrigada.

Idade: _____ Sexo: Masculino Feminino

Habilitações Literárias

_____ Profissão _____

Estado civil _____

Tem filhos? Não Sim Idades: _____

1. Acidente actual

1.1. Há quanto tempo ocorreu o acidente? _____

1.2. Na altura do acidente seguia:

1.2.1. A pé Se a pé, Atropelado(a) na passadeira Atropelado(a) na rua

1.2.2. Veículo não motorizado (bicicleta)

1.2.3. Veículo motorizado Se motorizado, Mota Automóvel Outro

1.3. Que lugar ocupava na viatura? Condutor Passageiro

1.4. Quantas pessoas seguiam no seu veículo além de si? _____

1.5. Esteve envolvido mais algum veículo? Não Sim

1.5.1. Se sim, quantos? _____

1.5.2. Quantas pessoas seguiam no(s) outro(s) veículo(s)? _____

1.6. Houve mais feridos além de si? Não Sim

1.6.1. Se sim, como ficaram em relação a si? Melhor Pior

1.6.2. Houve vítimas mortais? Não Sim Se sim, quantas? _____

2. Se seguia num veículo:

2.1 Era o proprietário do veículo? Sim Não de quem era? _____

2.2 Se era o proprietário, há quanto tempo tinha o veículo? _____

2.3 O Seguro da viatura estava regularizado? Sim Não

3. Causa do acidente:

3.1. Na sua opinião o acidente deveu-se a: (assinale todas as causas que lhe parecem ter contribuído)

- (a) excesso de álcool do condutor do veículo onde seguia do outro veículo
- (b) excesso de velocidade do condutor do veículo onde seguia do outro veículo
- (c) distração do condutor do veículo onde seguia do outro veículo
- (d) não cumprimento das regras, do condutor do veículo onde seguia do outro veículo
- (e) condutor distraído por algum dos passageiros do veículo onde seguia do outro veículo
- (f) sono, pouco descanso do condutor do veículo onde seguia do outro veículo
- (g) más condições atmosféricas
- (h) má sinalização da estrada
- (i) más condições da estrada
- (j) desconhece as causas
- (K) outras causas _____

4. Durante o acidente

- 4.1. Ficou preso / encarcerado na viatura? Sim Não
- 4.2. Ouviu pessoas a gritar? Sim Não
- 4.3. Ficou incapaz de ajudar outras pessoas? Sim Não

4.4. Em algum momento temeu pela sua vida?

(1) Nunca (2) muito pouco (3) mais ou menos (4) bastante (5) muito / sempre

4.5. Em algum momento temeu pela vida das outras pessoas?

(1) Nunca (2) muito pouco (3) mais ou menos (4) bastante (5) muito / sempre

4.6. Temeu, em algum momento, ficar seriamente ferido?

(1) nada (2) muito pouco (3) mais ou menos (4) bastante (5) muito / sempre

4.7. Teve medo de morrer?

(1) nada (2) muito pouco (3) mais ou menos (4) bastante (5) muito / sempre

4.8. Quão ameaçador foi o acidente?

(1) nada (2) muito pouco (3) mais ou menos (4) bastante (5) muito

4.9. Sente-se, ou alguma vez se sentiu culpado pelo acidente?

(1) sim (2) em parte (3) não

4.10. Sente-se, ou alguma vez se sentiu responsável pelo acidente?

(1) sim (2) em parte (3) não

5. Primeiros - socorros (auxílio):

5.1. Aproximadamente quanto tempo demorou a ser socorrido? _____

5.2. Foi socorrido por: Bombeiros INEM Outro qual? _____

6. Acontecimentos de vida anteriores:

6.1. Já teve mais acidentes antes deste? Sim Não

Se sim,

6.1.1. Nº de acidentes anteriores _____

6.1.2. Ficou ferido? Sim Não

6.1.3. Outras pessoas ficaram feridas? Não Sim Se sim, quantas? _____

6.1.4. Estiveram envolvidas outras viaturas? Não Sim

7. Consumo de fármacos:

7.1. Antes do acidente tomava algum psicofármaco?

Não Sim Qual? _____

7.2. Após o acidente, começou a tomar algum psicofármaco?

Não Sim Qual? _____

8. Admissão no hospital:

8.1. Motivo do internamento: _____

8.2. Tipo de lesões físicas: _____

8.3. Limitações actuais de movimentos: _____

Pires, T. (2003). **Perturbação de Stress Pós Traumático em Vítimas de Acidentes Rodoviários**. Dissertação de Mestrado. Instituto de Investigação e Psicologia da Universidade do Minho.

ANEXO C

Questionário - Lima et al. 2003

Este questionário procura analisar factores que favoreçam a recuperação de vítimas de acidentes de viação, e insere-se num trabalho académico da licenciatura em Psicologia da Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, de Lisboa.

Pedimos-lhe que responda a algumas questões sobre a sua maneira de pensar e sentir. Não há respostas certas ou erradas, e pedimos apenas que seja sincero nas suas respostas. Por favor, não escreva o seu nome em parte nenhuma do questionário.

Muito Obrigado pela sua colaboração

1ª Parte¹⁵

Seguem-se algumas afirmações que dizem respeito ao modo como se sente consigo próprio. Por favor, indique o seu grau de concordância para cada uma das afirmações.

1. Em geral, sinto-me satisfeito comigo

- ₁ Concordo totalmente
- ₂ Concordo
- ₃ Discordo
- ₄ Discordo totalmente

2. Tenho ocasiões em que penso que não valho nada

- ₁ Concordo totalmente
- ₂ Concordo
- ₃ Discordo
- ₄ Discordo totalmente

3. Sinto que tenho algumas qualidades

- ₁ Concordo totalmente
- ₂ Concordo
- ₃ Discordo
- ₄ Discordo totalmente

4. Acho que consigo fazer as coisas tão bem como os outros

- ₁ Concordo totalmente
- ₂ Concordo
- ₃ Discordo
- ₄ Discordo totalmente

¹⁵ RSES, Rosenberg (1965)

5. Sinto que não tenho muitas coisas de que me orgulhe

- ₁ Concordo totalmente
- ₂ Concordo
- ₃ Discordo
- ₄ Discordo totalmente

6. Às vezes sinto-me verdadeiramente inútil

- ₁ Concordo totalmente
- ₂ Concordo
- ₃ Discordo
- ₄ Discordo totalmente

7. Acho que tenho valor, pelos menos em comparação com os outros

- ₁ Concordo totalmente
- ₂ Concordo
- ₃ Discordo
- ₄ Discordo totalmente

8. Gostaria de sentir mais respeito por mim próprio

- ₁ Concordo totalmente
- ₂ Concordo
- ₃ Discordo
- ₄ Discordo totalmente

9. Em geral, inclino-me a pensar que sou um fracasso

- ₁ Concordo totalmente
- ₂ Concordo
- ₃ Discordo
- ₄ Discordo totalmente

10. Tenho uma ideia positiva de mim próprio

- ₁ Concordo totalmente
- ₂ Concordo
- ₃ Discordo
- ₄ Discordo totalmente

2ª parte¹⁶

Seguem-se algumas afirmações que dizem respeito à forma como encara a vida. Diga, por favor em que medida concorda ou discorda com cada uma delas.

Para cada afirmação, por favor, indique o seu grau de concordância usando a seguinte escala

1. Discordo completamente
2. Discordo
3. Nem concordo nem discordo
4. Concordo
5. Concordo completamente

	Discordo completamente				Concordo completamente
1. Eu acho que as pessoas conseguem aquilo a que têm direito	1	2	3	4	5
2. Eu acho que o esforço das pessoas é notado e recompensado	1	2	3	4	5
3. Eu acho que as pessoas merecem as recompensas e as punições que obtêm	1	2	3	4	5
4. Eu acho que o azar que certas pessoas têm na vida é quase sempre provocado por elas próprias	1	2	3	4	5
5. Eu acho que as pessoas têm o que merecem	1	2	3	4	5
6. Eu acho que as recompensas e punições são justamente atribuídas	1	2	3	4	5
7. Eu acho que, basicamente, o mundo em que vivemos é justo	1	2	3	4	5

3ª parte¹⁷

Seguem-se algumas afirmações que dizem respeito às suas emoções. As emoções podem Ter um importante papel na vida das pessoas. Leia cada uma das afirmações seguintes e assinale aquela que mais se aproxime de como se tem sentido nos últimos tempos. Não pense demasiado nas suas respostas. A sua reacção imediata a cada uma das afirmações è provavelmente mais correcta do que uma resposta muito pensada.

¹⁶ CGMJ, Liptus (1991), adaptado por Correia (2001)

¹⁷ HADS, Zigmond e Snaith (1983)

1. Tenho-me sentido tenso ou agitado

- ₁ A maior parte do tempo
- ₂ Muitas vezes
- ₃ De vez em quando, ocasionalmente
- ₄ Nunca

2. Continuo a gostar das coisas de que costumava gostar

- ₁ Exactamente da mesma maneira
- ₂ Não tanto como antigamente
- ₃ Só um bocado
- ₄ Quase nada

3. Tenho tido uma espécie de sensação de ameaça, como se alguma coisa terrível estivesse para acontecer

- ₁ Sim, é exactamente isso e é grave
- ₂ Sim, mas não é muito grave
- ₃ Um pouco, mas não me preocupa
- ₄ Nunca

4. Consigo rir e ver o lado divertido das coisas

- ₁ Tanto como sempre pude
- ₂ Menos vezes do que antigamente
- ₃ Poucas vezes, hoje em dia
- ₄ Nunca

5. Têm passado pela minha cabeça pensamentos preocupantes

- ₁ A maior parte do tempo
- ₂ Muitas vezes
- ₃ De vez em quando, mas não é muito frequente
- ₄ Só ocasionalmente

6. Sinto-me bem disposto

- ₁ Nunca
- ₂ Não muito frequentemente
- ₃ Às vezes
- ₄ A maior parte do tempo

7. Consigo sentar-me descontraidamente e sentir-me relaxado

- ₁ Sem dúvida
- ₂ Habitualmente
- ₃ Não muito frequentemente
- ₄ Nunca

8. Tenho-me sentido como se estivesse “em câmara lenta”

- ₁ Quase sempre
- ₂ Muitas vezes
- ₃ Às vezes
- ₄ Nunca

9. Tenho sentido uma espécie de medo que me dá um “nó no estômago”

- ₁ Nunca
- ₂ Ocasionalmente
- ₃ Bastantes vezes
- ₄ Muito frequentemente

10. Tenho perdido o interesse pela minha aparência

- ₁ Sim, de certeza
- ₂ De facto, não tenho o cuidado que devia de ter
- ₃ Penso já não ter o mesmo cuidado
- ₄ Não, tenho tido tanto interesse como antigamente

11. Tenho-me sentido inquieto, como se estivesse sempre em acção

- ₁ Muito
- ₂ Bastante
- ₃ Não muito
- ₄ Nunca

12. Encaro o futuro com alegria

- ₁ Sim, como sempre aconteceu
- ₂ Menos vezes do que era costume
- ₃ Muito menos do que era costume
- ₄ Não, de forma nenhuma

13. Tenho tido súbitas sensações de pânico

- ₁ Muitas vezes
- ₂ Bastantes vezes
- ₃ Poucas vezes
- ₄ Nunca

14. Consigo apreciar um bom livro, um programa de rádio ou de televisão

- ₁ Frequentemente
- ₂ Por vezes
- ₃ Poucas vezes
- ₄ Raramente

4ª parte

Pretendemos agora conhecer alguns aspectos da sua vida pessoal. Lembre-se que as suas respostas são confidenciais e anónimas.

As próximas perguntas referem-se a acontecimentos ocorridos no passado

1. Já teve outros acidentes para além deste de que foi vítima?

- ₁ Não



Por favor, siga para o próximo grupo de perguntas do questionário (relativas ao último acidente).

- ₂ Sim. Quantos? _____

2. Nalgum desses acidentes também ficou ferido?

- ₁ Não
- ₂ Sim

As próximas perguntas são relativas ao ultimo acidente de viação

1. Há quanto tempo ocorreu o acidente?

Com que tipo de veiculo ocorreu o acidente de viação?

- ₁ Carro
- ₂ Moto
- ₃ Camião
- ₄ Nesse acidente ia a conduzir
- ₅ Nesse acidente ia à frente mas não ia conduzir
- ₆ Nesse acidente ia atrás
- ₇ Era o peão

2. Qual a sua situação clinica após o acidente.

Lesões que sofreu

3. Resultante do acidente sucedido houve outras vítimas envolvidas.

- ₁ Não
- ₂ Sim. Quantas? _____

4. Qual a situação clínica em que ficaram essa vítimas?

- ₁ Não sofrerão qualquer tipo de danos
- ₂ Ligeiramente feridas
- ₃ Gravemente feridas
- ₄ Morte

5ª parte**Pense no acidente de viação que sofreu.**

1. Relativamente ao sucedido indique quanto culpa cada uma dos quatro factores que se seguem (por favor, assinale com um círculo o número correspondente à sua resposta).

	Nenhuma Culpa	Pouquíssima Culpa	Pouca Culpa	Alguma Culpa	Muita Culpa	Culpa Total
A si próprio	1	2	3	4	5	6
A outras pessoas	1	2	3	4	5	6
A situação em que estava	1	2	3	4	5	6
O azar	1	2	3	4	5	6

2. Nessa situação de vítima de acidente de viação quanto se culpabiliza por factores relacionados com características pessoais (por exemplo, ser distraído)

- ₁ Nenhuma culpa
- ₂ Pouquíssima culpa
- ₃ Pouca culpa
- ₄ Alguma culpa
- ₅ Muita culpa
- ₆ Culpa total

3. Nessa situação de vítima de acidente de viação quanto se culpabiliza pelo seu comportamento (por exemplo, conduzir com velocidade excessiva)

- ₁ Nenhuma culpa
- ₂ Pouquíssima culpa
- ₃ Pouca culpa
- ₄ Alguma culpa
- ₅ Muita culpa
- ₆ Culpa total

4 .De seguida vai encontrar uma a série de frases que descrevem sentimentos de pessoas que foram vítimas de acidentes rodoviários.

Para cada afirmação, por favor, indique o seu grau de concordância usando a seguinte escala:

- 6. Discordo completamente
- 7. Discordo muito
- 8. Discordo
- 9. Concordo
- 10. Concordo muito
- 11. Concordo completamente

	Discordo completamente			Concordo completamente		
1. Eu devia ter descansado antes de iniciar a viagem.....	1	2	3	4	5	6
2. Eu sou demasiado confiante a conduzir.....	1	2	3	4	5	6
3. Eu não devia ir a falar ao telemóvel enquanto conduzia.....	1	2	3	4	5	6
4. Eu sou tão distraído nunca tomo atenção no que vou a fazer.....	1	2	3	4	5	6
5. Eu devia ter colocado o sinto de segurança.....	1	2	3	4	5	6
6. Eu nunca tive habilidade para conduzir.....	1	2	3	4	5	6
7. Eu não devia deixar ir a minha filha no banco da frente.....	1	2	3	4	5	6
8. Eu sou o tipo de pessoa que atrai o azar.....	1	2	3	4	5	6
9. Eu não devia ir com tanta velocidade.....	1	2	3	4	5	6
10. Eu sou imprudente.....	1	2	3	4	5	6
11. Eu não devia ter ultrapassado.....	1	2	3	4	5	6

Dados Demográficos

Sexo:

₁ Masculino

₂ Feminino

Idade: _____ anos

Nível de instrução

₁ até à 4^a classe

₂ até ao 9^o ano

₃ até ao 12^o ano

₄ licenciatura

Profissão: _____

Estado Civil

₁ casado ou união de facto

₂ Solteiro

₃ Divorciado ou viuvo

Muito Obrigada pela sua colaboração.

Maria Luisa Lima, Marta Gualdrapa, Carmen Macedo, Hermínia Ascensão, Patrícia Verga e Marina Campos - Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, Lisboa.

ANEXO D

Guião de Entrevista

GUIÃO DE ENTREVISTA

Gostaria que me falasse um pouco sobre o acidente de viação que sofreu.

1ª Parte: Percepção sobre o acidente

1. Como descreve o acidente que sofreu?
2. Como descreve o que sentiu?

2ª Parte: Percepção sobre auto-culpabilização

1. Alguma vez se sentiu culpado pelo acidente, independentemente de ter sido considerado culpado pelo Seguro ou Tribunal?
2. Sente, ou alguma vez sentiu, que podia ter evitado o acidente?
3. O que mais o incomoda ou perturba em relação ao acidente?

Comportamental

1. Acha que teve algum comportamento que facilitou o acidente? Qual? (Por ex. falar ao tlm)

Caracterológica

1. Considera-se uma pessoa com alguma característica mais propícia ao acidente? (Por ex. ser distraído, impulsivo...)
2. Se pudesse mudar alguma coisa no seu temperamento ao volante, o que mudaria?

3ª Parte: Mudança de comportamentos

1. Como passou a ser o seu comportamento na estrada, após o acidente? Alterou alguma coisa?
2. Actualmente, mantém esses comportamentos ou voltou à sua forma habitual de circular?
3. Acha que ser culpado num acidente muda a forma como se conduz ou circula na estrada?
4. E se não for culpado?

4ª Parte: Percepção sobre desempenho na estrada

1. Como se descreve enquanto condutor e peão?
2. Há situações em que não cumpre as regras de circulação rodoviária? Porquê?
3. Perante um condutor agressivo (gestos, insultos...), como reage?
4. O que é, para si, ser um bom condutor?
5. Como descreve o comportamento dos outros condutores e dos peões?
6. As outras pessoas violam muitas vezes as regras de circulação? Porquê?
7. Cruza-se muitas vezes com condutores agressivos? O que acha dessa atitude?

5ª Parte: Prevenção e percepção de risco

1. Acha que a sinistralidade rodoviária é um problema grave? Porquê?
2. Que medidas acha mais importantes para prevenir os acidentes?
3. O que faz, enquanto condutor ou peão, para evitar o acidente?
4. Acha que há comportamentos de risco na condução? Quais?

6ª Parte: Culpa atribuída

1. Foi considerado formalmente culpado (Seguradora, Tribunal)?
2. Concordou com a atribuição da culpa? Porquê?
3. Sofreu alguma sanção formal (Por ex. coima, inibição de conduzir, agravamento do prémio de seguro)?

ANEXO E

Explicitação do Guião da Entrevista

Tema 1: Percepção sobre o acidente

1. Como descreve o acidente que sofreu?

A primeira parte da entrevista pretende centrar a atenção do sujeito no acidente que sofreu, convidando-o a descrevê-lo (questão número 1). Com a descrição do acidente, esperamos compreender os aspectos mais enfatizados, mas também os menos valorizados pelos sujeitos.

2. Como descreve o que sentiu?

Com a questão número 2, esperamos que os indivíduos exteriorizem sentimentos acerca do acidente, cuja leitura facilite uma atitude empática com o sujeito.

Tema 2: Percepção sobre auto-culpabilização

4. Alguma vez se sentiu culpado pelo acidente, independentemente de ter sido considerado culpado pelo Seguro ou Tribunal?

Convida os sujeitos a reflectir acerca da auto-culpabilização que possam sentir, ou ter sentido, relativamente ao acidente, independentemente da atribuição formal de culpa. A averiguação da auto-culpabilização dos sujeitos constitui uma das dimensões de análise a relacionar com a mudança de comportamentos.

5. Sente, ou alguma vez sentiu, que podia ter evitado o acidente?

A questão número 2, sobre sentimentos acerca da possibilidade de ter evitado o acidente, fundamenta-se na literatura de suporte (Davis *et al.*, 1996), segundo a qual indivíduos que viveram acontecimentos negativos podem auto culpabilizar-se por perceberem que podiam ter evitado o acontecimento.

6. O que mais o incomoda ou perturba em relação ao acidente?

Segundo Janoff-Bulman *et al.* (1986), a auto culpabilização fundamenta-se na ocorrência de acontecimentos percebidos pelos sujeitos como negativos, e pelos quais eles se sentem responsáveis. Com esta questão esperamos que os indivíduos identifiquem os factos mais negativos no contexto do acidente.

7. Acha que teve algum comportamento que facilitou o acidente? Qual? (Por ex. falar ao tlm)

A auto-culpabilização comportamental é geralmente expressa pelos sujeitos em termos de comportamentos adoptados no passado, que eles identificam como causa para os acontecimentos de que foram vítimas (idem, 1986) (Questão n.º 4).

Por outro lado, a vertente caracterológica, da auto-culpabilização é normalmente verbalizada por referência a traços ou características permanentes na personalidade dos indivíduos, identificadas no presente (ibidem, 1986) (Questão n.º 5 e 6).

8. *Considera-se uma pessoa com alguma característica mais propícia ao acidente? (Por ex. ser distraído, impulsivo...)*
9. *Se pudesse mudar alguma coisa no seu temperamento ao volante, o que mudaria?*

Com estas perguntas pretendemos saber se o sujeito percebe em si próprio alguma característica que possa ter facilitado o acidente. Conjugando as duas perguntas queremos perceber a relação que ele estabelece entre as suas características de personalidade e o acontecimento que vivenciou.

Tema 3: Mudança de comportamentos

A mudança de comportamentos constitui uma das dimensões fundamentais a analisar neste estudo. Neste sentido, pretendemos compreender as práticas referidas pelos sujeitos e a relação que estabelecem com o acidente (Questão número 1):

5. *Como passou a ser o seu comportamento na estrada, após o acidente? Alterou alguma coisa?*

Por outro lado, consideramos importante aferir acerca da constância dessa mudança (caso tenha ocorrido) ou, se pelo contrário, resulta do efeito imediato do acidente revestindo-se de um carácter momentâneo (Questão número 2):

6. *Actualmente, mantém esses comportamentos ou voltou à sua forma habitual de circular?*

As questões números 3 e 4 visam compreender como pensam os indivíduos a relação entre a culpa em acidentes e a mudança de comportamentos em contexto rodoviário.

7. *Acha que ser culpado num acidente muda a forma como se conduz ou circula na estrada?*
8. *E se não for culpado?*

Tema 4: Percepção sobre desempenho na estrada:

As seguintes questões têm como objectivo compreender as perspectivas dos sujeitos acerca do seu próprio desempenho e do desempenho dos outros, enquanto intervenientes no ambiente rodoviário, seja como condutores ou como peões. O modo como os sujeitos percebem e descrevem o seu desempenho e o dos outros permite-nos, por um lado, uma leitura da relação do indivíduo com os demais num contexto comum. Por outro lado, a descrição e avaliação dos comportamentos do próprio e dos outros, informando-nos acerca da imagem que cada participante faz de si e do outro, permitem também compreender as possibilidades de mudança de comportamentos aceites pelos sujeitos.

8. *Como se descreve enquanto condutor e peão?*
9. *Há situações em que não cumpre as regras de circulação rodoviária? Porquê?*
10. *Perante um condutor agressivo (gestos, insultos...), como reage?*
11. *O que é, para si, ser um bom condutor?*
12. *Como descreve o comportamento dos outros condutores e dos peões?*
13. *As outras pessoas violam muitas vezes as regras de circulação? Porquê?*
14. *Cruza-se muitas vezes com condutores agressivos? O que acha dessa atitude?*

Tema 5: Prevenção e percepção de risco:

Considerando o que já referimos sobre prevenção e risco, ou seja, a prevenção visa evitar uma ocorrência negativa e o risco refere-se à probabilidade de ela se concretizar, pensamos ser pertinente o conhecimento sobre o modo como os sujeitos pensam a sinistralidade rodoviária (Questões 1 a 3) e o risco a ela inerente (Questões 4 a 6).

Presumindo que os sujeitos reconhecem os acidentes como acontecimentos negativos esperamos, em conformidade, que identifiquem estratégias e comportamentos preventivos (Questões 1 e 2):

5. *Acha que a sinistralidade rodoviária é um problema grave? Porquê?*
6. *Que medidas acha mais importantes para prevenir os acidentes?*

Ainda na lógica do entendimento do acidente como algo desagradável, mas sobretudo traumático e com impacto directo na vida pessoal dos indivíduos, convidamos os sujeitos a identificarem os comportamentos que possam evitar o trauma (Questão número 3):

7. *O que faz, enquanto condutor ou peão, para evitar o acidente?*

A identificação do risco rodoviário é um dos factores que determinam a tomada de decisão dos sujeitos durante o seu desempenho, pelo que podem ser adoptados comportamentos de risco ou preventivos (Questão número 4):

8. *Acha que há comportamentos de risco na condução? Quais?*

Tema 6: Culpa atribuída:

A atribuição externa de culpa constitui um dos critérios de análise a relacionar com a mudança de comportamentos (Questão número 1):

4. *Foi considerado formalmente culpado (Seguradora, Tribunal)?*

A concordância, ou discordância, dos sujeitos em relação à atribuição de culpa poderá condicionar a mudança de comportamentos, pelo que nos parece relevante a obtenção dessa informação (Questão número 2):

5. *Concordou com a atribuição da culpa? Porquê?*

A questão número 3 fundamenta-se no pressuposto referenciado nos princípios jurídicos de que a sanção cumpre, em simultâneo, uma função reparadora do delito e uma função dissuasora da sua repetição, fomentando por esta última, a mudança de comportamentos.

6. *Sofreu alguma sanção formal (Por ex. coima, inibição de conduzir, agravamento do prémio de seguro)?*

ANEXO F

E-mail – apresentação do estudo e pedido de colaboração

PEDIDO DE COLABORAÇÃO EM ESTUDO SOBRE SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA

Autora do estudo: Maria João Martins, enfermeira com funções na área do trauma no Hospital do Outão e Urgência de ortotraumatologia - Hospital de Setúbal

Estudo: Tese de Mestrado em Risco, Trauma e Sociedade, no Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa (ISCTE), Lisboa.

Tema: A influência da culpa nos comportamentos preventivos em ambiente rodoviário.

A sinistralidade rodoviária constitui um problema grave no nosso país, com consequências ao nível físico e psicológico das pessoas envolvidas em acidentes, pelo que a adopção de comportamentos preventivos na estrada assume uma importância fundamental. O presente estudo pretende averiguar acerca da influência da culpa na adopção desses comportamentos. O estudo é anónimo e confidencial, pelo que os dados pessoais dos colaboradores ficarão apenas na minha posse e não serão divulgados. A única pessoa que poderá tomar conhecimento destes dados será a orientadora da tese (Prof. Dra. Luísa Lima).

Colaboração no estudo: 1 - Os colaboradores deverão ser indivíduos que já tenham estado envolvidos em acidentes, dos quais tenham resultado lesões nos próprios ou em terceiros, preferencialmente nos últimos 3-4 anos.

2 - Ser-lhes-á pedido que respondam a um questionário e que estejam disponíveis para uma entrevista a realizar por mim.

3 - A entrega dos questionários e as entrevistas serão feitas por mim, em local e hora a combinar segundo a conveniência dos colaboradores.

4 - Solicita-se que os colaboradores me comuniquem tão breve quanto possível a sua disponibilidade, no sentido do agendamento atempado para os encontros, bem como no sentido de me ser possível saber quantas pessoas estarão disponíveis.

5 - Os colaboradores poderão enviar-me os seus contactos (nome, telefone, telemóvel ou e-mail).

Meus contactos:

Maria João Martins

jocablue@gmail.com

Tm.966411008

Grata pela atenção dispensada, subscrevo-me com os melhores cumprimentos

Maria João Martins

ANEXO G

Nota de Consentimento Informado

JUSTIFICATIVO DO ESTUDO E CONSENTIMENTO INFORMADO

AUTORAS DO ESTUDO:

Maria João Martins, enfermeira com funções na área do trauma no Hospital do Outão e Urgência de Ortopneumatologia – Hospital de Setúbal. Aluna de Mestrado em Risco, Trauma e Sociedade, no Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa (ISCTE), Lisboa.

Prof. Dra. Maria Luísa Lima, investigadora em Psicologia Social e das Organizações no Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa (ISCTE), Lisboa. Orientadora da Tese de Mestrado.

JUSTIFICATIVO DO ESTUDO

A sinistralidade rodoviária constitui um problema grave no nosso país, com consequências ao nível físico e psicológico das pessoas envolvidas em acidentes. A compreensão dos sentimentos e emoções das pessoas envolvidas em acidentes constitui uma preocupação importante para os investigadores nesta matéria. O presente estudo pretende averiguar acerca da influência da culpa na adopção de comportamentos que minimizem a possibilidade de acidente. Não é objectivo desta investigação culpar de alguma forma os participantes, mas sim compreender o que sentem e as suas perspectivas sobre o acidente que sofreram.

CONSENTIMENTO INFORMADO

O estudo para o qual foi convidado(a) a participar é anónimo e confidencial, pelo que os seus dados pessoais ficarão apenas na posse das autoras e não serão divulgados.

A sua participação é voluntária e, caso decida não participar ou desistir em qualquer momento, não haverá qualquer prejuízo para si.

O tratamento dos dados será feito de modo a que a sua identificação, locais ou datas não possam ser identificados.

Em qualquer momento poderá ter acesso à informação recolhida, com excepção da informação referente aos outros participantes.

O resultado final da investigação constituirá um documento chamado Dissertação de Tese, ficará arquivado no ISCTE, ao qual terá acesso através de uma das autoras (Maria João Martins).

Se tiver dúvidas ou pretender contactar as autoras da investigação, em qualquer momento do estudo, poderá contactar:

Maria João Martins

jocablue@gmail.com

966411008

BENEFÍCIOS E RISCOS

Apesar de não ter qualquer benefício directo pela sua participação no estudo, o conhecimento ganho através dos dados recolhidos poderá ajudar a melhorar as medidas a tomar em relação aos acidentes rodoviários e à ajuda às vítimas.

Os riscos que corre ao participar neste estudo prendem-se com o facto de lhe pedirmos que fale de um assunto desagradável e traumático. Compreendemos a sua dificuldade em abordar um tema doloroso, mas não seria possível estudar este tipo de questões sem a participação de pessoas nelas envolvidas.

Não receberá nenhuma forma de pagamento monetário nem terá qualquer custo económico pela sua participação.

RECOLHA DE INFORMAÇÃO

A recolha de informação será feita através de questionário e de entrevista a realizar presencialmente por uma das autoras (Maria João Martins).

A entrevista será no local e à hora que lhe for conveniente, dentro dos prazos que a investigação exige.

Por uma questão de facilidade de recolha da informação necessitamos de gravar a entrevista, uma vez que seria muito demorado o registo escrito de tudo o que nos transmitir. A gravação serve também para que possamos entender melhor o que nos disser, o que não seria fiel se tomássemos notas escritas.

As gravações serão ouvidas apenas pelas investigadoras e serão destruídas quando a investigação estiver concluída.

A informação obtida através da entrevista gravada será resumida num pequeno texto que lhe enviaremos, para que possa confirmar connosco aquilo que nos disse. Poderá, se entender, alterar o que achar conveniente. Somente depois da sua confirmação usaremos a informação para a investigação.

FORMULÁRIO PARA CONSENTIMENTO DE RECOLHA E GRAVAÇÃO DE INFORMAÇÃO

Eu, abaixo-assinado (nome completo do participante),

declaro que compreendi a explicação que me foi fornecida sobre o estudo “A influência da culpa nos comportamentos preventivos em ambiente rodoviário” e que me foi dada a oportunidade de fazer as perguntas que julguei necessárias.

Ao assinar este documento, confirmo que aceito fazer parte deste estudo, consinto a gravação da entrevista e que os meus dados sejam utilizados, **de forma anónima**, para este estudo e para futuras publicações científicas.

Assinaturas:

Investigadora: _____

Data: _____

Participante: _____

Data: _____

Muito obrigada pela sua colaboração

ANEXO H

Resumos das Entrevistas

Resumo de entrevista: Participante nº 1

Tema 1 – percepção sobre o acidente

A entrevistada descreve o acidente como um atropelamento de uma pessoa do sexo feminino. Refere que estava um pouco encandeada com o sol. Salieta também que a pessoa não ia na passadeira, embora a vítima afirme o contrário.

Refere ter sentido um pânico horrível e um enorme sentimento de culpa por ter causado mal a alguém.

Tema 2 – percepção sobre a auto-culpabilização

A entrevistada distingue o sentimento de culpa por ter causado danos a outra pessoa, da culpabilização por causar um acidente. Aceita a culpa pelo dano mas não aceita a culpa pelo acidente. Acha que não causou o acidente.

Quando questionada a propósito da possibilidade de evitar o acidente, a entrevistada afirma que não podia ter evitado o acidente, porque refere que a senhora veio a correr contra o seu veículo. Acha que não podia ter controlado os acontecimentos.

A entrevistada identifica como facto mais negativo relacionado com o acidente o dano causado a outra pessoa mas, por outro lado, ter considerado injusta a sentença do tribunal e todo o processo judicial que ainda decorre.

Auto-culpabilização comportamental

A entrevistada não identifica comportamentos que possam ter facilitado o acidente.

Auto-culpabilização caracterológica

Menciona que por vezes é distraída.

A entrevistada não mudaria nada no seu temperamento ao volante, porque acha que é cumpridora.

Tema 3 – mudança de comportamentos

Após o acidente passou a conduzir com mais medo e ansiedade. Teve acompanhamento terapêutico após o acidente.

Actualmente, já voltou à sua forma habitual de conduzir, mas refere que ainda sente algum receio de os acontecimentos possam repetir-se.

A entrevistada afirma que a culpa num acidente muda o comportamento na estrada.

Refere que se as pessoas se sentirem culpadas e tiverem o peso da culpa, têm tendência a evitar que os acontecimentos se repitam.

Na sua perspectiva, as pessoas não culpadas também mudam o seu comportamento após um acidente. Enfatiza o dano nas outras pessoas como factor importante para a mudança, mesmo sem culpa formal.

Tema 4 – percepção sobre desempenho na estrada

A entrevistada descreve-se como uma condutora calma e cuidadosa, apesar de afirmar que não conduz muito devagar. Como peão, não se considera tão cuidadosa.

No que respeita ao cumprimento das regras de circulação rodoviária, a entrevistada refere que muitas vezes excede a velocidade na auto-estrada. Afirma ainda que passa o sinal vermelho, sobretudo à noite, quando vem do trabalho muito tarde. Excede a velocidade quando acha que é seguro. Passa o sinal vermelho, porque segundo menciona, conhece o local e tem receio de ficar ali parada àquela hora.

Perante um condutor agressivo, a entrevistada diz que pede desculpa.

As características de um bom condutor passam pelo cumprimento das regras e respeito pelos outros.

Caracteriza a maioria dos condutores como impacientes, agressivos e impulsivos. Em relação aos peões, menciona que são cada vez mais cumpridores.

No que respeita às infracções das regras, a entrevistada acha que são muitas, em particular pelos condutores. Atribui as infracções ao ritmo em que a sociedade actual vive e ao facto de as pessoas descarregarem na estrada os problemas que têm.

Refere que é frequente cruzar-se condutores agressivos. Acha que as pessoas têm essa atitude devido à falta de paciência e tolerância. Refere também que esses comportamentos dependem do “estado de espírito” em que a pessoa está.

Tema 5 – prevenção e percepção do risco

A entrevistada reconhece a sinistralidade rodoviária como um problema, pelo número de feridos e mortos. Considera que tem consequências na sociedade em geral.

Centra as medidas preventivas nas pessoas e na forma como se comportam.

Para evitar o acidente, a entrevistada diz que a sua atitude passa por ser cuidadosa, respeitar as regras e manter a calma.

Falando de comportamentos de risco, identifica principalmente o excesso de velocidade, mas refere também a intolerância e a agressividade.

Tema 6 – culpa atribuída

Neste acidente a entrevistada foi considerada culpada pela sua seguradora, que assumiu todos os encargos com a vítima de atropelamento. Em relação ao tribunal, está em decurso o processo judicial, após recurso do julgamento.

A entrevistada não concordou com a atribuição de culpa jurídica. Considera que não foi causadora do acidente e que o peão é que colidiu com o seu veículo. Enfatiza o carácter injusto da primeira sentença judicial, no entanto, salienta o sentimento de culpa por ter causado danos a outra pessoa.

Não sofreu sanções por parte da seguradora. Em termos judiciais, aguarda decisão do Supremo Tribunal de Justiça.

Entrevista validada pela participante após envio de resumo

Resumo de entrevista: Participante nº 3

Tema 1 – percepção sobre o acidente

O entrevistado descreve o acidente como uma colisão da sua mota com um carro de instrução. Refere que se encontrava numa zona urbana, mas de serviços, não residencial. Teve percepção do acidente, tenta desviar-se para que a colisão fosse menos agressiva, embatendo na lateral do carro. Foi a única vítima com danos físicos.

Diz que sentiu um grande susto quando viu que ia bater, salientando o facto de tudo acontecer muito rapidamente e se sentir incapaz de evitar a colisão. Enfatiza ainda a falta de protecção que os condutores de motas têm porque são eles próprios que batem.

Tema 2 – percepção sobre a auto-culpabilização

O entrevistado assume que, não tendo tido culpa na origem do acidente, sente que podia ter reagido de outra forma, culpando-se parcialmente por não ter tido reflexos e habilidade para evitar o embate.

Quando questionado a propósito da possibilidade de evitar o acidente o entrevistado opta por comparar a sua destreza e habilidade com a de outros condutores que provavelmente conseguiriam desviar-se do obstáculo. No entanto avaliando as circunstâncias do momento diz que não poderia ter evitado o choque.

Identifica como factos mais negativos que se seguiram ao acidente a incerteza da gravidade da lesão que sofreu no momento do acidente, o tempo de espera nos hospitais e posteriormente a limitação física que tinha durante o período final de gravidez da esposa. Salienta em relação a este ponto a sua impossibilidade de a ajudar naquela altura.

Auto-culpabilização comportamental

Não identifica nenhum comportamento que possa ter facilitado o acidente.

Auto-culpabilização caracterológica

Define-se a si próprio como um indivíduo enérgico facto com que justifica a sua atracção pela velocidade, pelo risco e o gosto pela adrenalina.

Afirma que já alterou alguns comportamentos, nomeadamente reduzindo a velocidade na condução. Justifica essa mudança pela calma e serenidade que a idade traz, mas fundamentalmente relaciona a mudança com a paternidade. Refere ainda que está a fazer um esforço no sentido de se aproximar mais do cumprimento das regras e não incorrer tanto em comportamentos de risco.

Tema 3 – mudança de comportamentos

O entrevistado refere que deixou de andar de mota pois com o acidente teve perda total do veículo. A sua condução mudou não por causa do acidente mas por causa da paternidade.

O entrevistado acredita que ser culpado por um acidente provoca mudanças na forma como se conduz, pois o ser humano muda e aprende com o erro. No entanto não exclui as situações extremas em que, por motivos vários, o indivíduo não tem capacidade para reflectir sobre os seus comportamentos e alterá-los. Na sua perspectiva a não existência de culpa num acidente também muda as pessoas ainda que seja por relação ao trauma vivido.

Tema 4 – percepção sobre desempenho na estrada

O entrevistado considera-se um bom condutor, comparando com o que ele vê, enfatizando o respeito pelas regras com excepção da velocidade, e ainda as capacidades de concentração, atenção e reflexos. Não se considera verdadeiramente um peão, embora seja atento mas não muito respeitador das regras.

Há situações em que não cumpre a regra da velocidade porque não tem paciência para andar devagar e porque acha que há locais em que os limites são desadequados. Perante um condutor agressivo ignora e não responde.

As características de um bom condutor passam pela imagem que tem de si próprio ao volante, com excepção do excesso de velocidade. Dá importância aos condutores gentis e cordiais.

Numa avaliação geral diz que em Portugal se conduz mal independentemente dos comportamentos errados serem infracção ou não. Salienta o mau comportamento cívico ao volante. Em relação ao peão acha-os indisciplinados e que não cumprem as regras. Em termos gerais as pessoas violam muitas regras de circulação por motivos culturais, de educação.

O entrevistado considera a agressividade uma atitude negativa, atribuindo-a a factores como a educação, a personalidade das pessoas mas também ao stress inerente ao acto de conduzir que induz à agressividade.

Tema 5 – prevenção e percepção do risco

O entrevistado reconhece a sinistralidade como um problema grave. Tendo em conta a média dos outros países em Portugal há mais acidentes, há mais mortes e há mais condutores alcoolizados. O mais importante é agir ao nível da educação, em especial nas escolas, mas também ao nível da educação para adultos submetendo-os a campanhas de choque. Refere ainda que no imediato a sanção é preventiva. No sentido de evitar o acidente além de cumprir as regras, preza a manutenção do veículo, inspecções, travões, etc. Falando de comportamentos de risco sublinha excesso de velocidade e o álcool, desrespeitar algumas regras básicas, manutenção deficiente do veículo.

Tema 6 – culpa atribuída

Neste acidente o entrevistado não foi culpado formalmente nem sofreu nenhuma sanção.

Entrevista validada pelo participante após envio de resumo

Resumo de entrevista: Participante nº 4

Tema 1 – percepção sobre o acidente

O entrevistado descreve o acidente como um despiste na mota em que seguia, sofreu uma queda e mota veio a embater noutra veículo.

Sublinha o facto de sentir que se podia ter magoado com mais gravidade e sente que teve muita sorte em ficar retido no lancil central, impedindo-o de deslizar para a outra faixa de rodagem.

Tema 2 – percepção sobre a auto-culpabilização

O entrevistado diz que se tivesse agido de outra forma eventualmente o acidente podia não ter ocorrido, no entanto, refere claramente que não sente nenhum tipo de culpa.

Apesar de ter consciência de que não cumpria a velocidade recomendada, sente que as condições da estrada tiveram maior influência no acidente, logo, ele não o poderia ter evitado.

O entrevistado enfatiza a questão das possíveis sequelas de lesões físicas, bem como a consciência de que o acidente podia ter sido bem mais grave. Refere também que sentiu pena por ter de vender a mota.

Auto-culpabilização comportamental

Em relação aos comportamentos que podiam ter facilitado o acidente o entrevistado assume que a ultrapassagem e a inclinação da mota foram preponderantes.

Auto-culpabilização caracterológica

No que diz respeito ao seu próprio temperamento caracteriza-se como sendo uma pessoa que gosta de testar os limites, tanto pessoais como da mota, sublinhando o seu total empenho quando está a conduzir. Refere a sua impaciência perante situações de maior lentidão dos outros condutores. Em relação aquilo que mudaria no seu temperamento, o entrevistado está a investir numa transformação na sua forma de abordar a condução, visto tentar progressivamente fazer menos vezes aquilo que considera errado como a velocidade, as travagens mais tardias ou a impaciência. Salva-guarda, no entanto, que continua a gostar de situações de risco, mas está convicto que deve tentar alterar o seu comportamento.

Tema 3 – mudança de comportamentos

O entrevistado assume que o acidente provocou algumas alterações na sua forma de conduzir, ficando com uma maior consciência em relação aos perigos. Baseando-se na sua própria experiência refere que quando avalia uma situação real tenta ter em conta tudo o que pode acontecer, tendo ficado mais cauteloso, o que não o impede de repetir comportamentos que considera perigosos. Salienta o facto de não saber se esta mudança é temporária ou duradoura.

O entrevistado considera que o indivíduo que se sente culpado, ou acha que é culpado, num acidente muda o seu comportamento na estrada.

Também tem a convicção de que os sujeitos sem culpa mudam os seus comportamentos, mas refere que os culpados tenderão a mudar mais do que os não culpados.

Tema 4 – percepção sobre desempenho na estrada

Refere que tem as competências certas para a condução, nomeadamente ao nível da agilidade, atenção, cuidado e respeito. Tenta seguir as regras, especialmente as que afectam os outros condutores. Age com os outros como gostaria que agissem consigo. Diz de si mesmo que é um bom peão e apesar de haver muitas regras que não cumpre diz nunca ter afectado o trânsito.

Quando não concorda com algumas regras de trânsito, e em que muitas pessoas infringem, considera que o incumprimento geral minimiza a legitimidade da regra. Nestes casos, afirma que muitas vezes não cumpre.

Perante um condutor agressivo tenta afastar-se, não responde da mesma forma e não se exalta.

Define um bom condutor como alguém cumpridor das regras ditadas pelo senso comum e que respeita os outros.

O entrevistado considera que a maioria dos condutores e peões segue as regras e por isso pode considerá-los como bons.

Refere que apesar de bons condutores e peões, infringem frequentemente porque as regras estão mal feitas, muitas vezes para defender o estado.

Apesar de não se cruzar habitualmente com condutores agressivos, quando isso acontece menciona a sua perplexidade e não entende a causa daquela atitude.

Tema 5 – Prevenção e percepção de risco

O entrevistado considera a sinistralidade um problema, pois os acidentes são acontecimentos que destroem vidas, bens e perturbam o estado de espírito das pessoas envolvidas e famílias.

O entrevistado centraliza as medidas preventivas em dois grandes eixos: por um lado as condições das vias e a reestruturação do tráfego, e por outro lado uma actuação da autoridade mais vocacionada para a educação das pessoas e menos para a sanção.

Para evitar o acidente, o entrevistado procura respeitar as regras e os outros, como gostaria de ser respeitado, reforçando a sua atenção.

Em relação aos comportamentos de risco na condução o entrevistado enuncia: a distração, má utilização dos piscas, falar ao telemóvel, conduzir embriagado, excesso de velocidade

Tema 6 – culpa atribuída

Foi formalmente culpado por danos em terceiros, decorrentes do acidente, tendo concordado com a atribuição de culpa.

Sofreu um agravamento do prémio de seguro.

Entrevista validada pelo participante após envio de resumo

Resumo de entrevista: Participante nº 5

Tema 1 – percepção sobre o acidente

O entrevistado descreve o acidente como uma colisão da sua mota com um veículo ligeiro de mercadorias. Foi a única vítima com danos físicos.

Diz que sentiu inicialmente algum receio de o outro condutor abandonar o local do acidente, mas que esse receio terminou quando o outro condutor se aproximou dele. Também salienta que sentiu que ia ficar sozinho, esquecido.

Tema 2 – percepção sobre a auto-culpabilização

Nunca se sentiu culpado pelo acidente, enfatizando que desde logo se considerou inocente.

Quando questionado a propósito da possibilidade de evitar o acidente, o entrevistado afirma que não podia ter evitado de forma alguma. Para evitar o acidente teria de ter maior visibilidade o que, naquela via, o obrigaria a cometer a infracção de ultrapassar um traço contínuo.

Identifica como factos mais negativos relacionados com o acidente o montante que recebeu da seguradora para a reparação da mota, bem como a perda de objectos pessoais como o relógio, que não foram contabilizados pela seguradora.

Auto-culpabilização comportamental

Não identifica nenhum comportamento que possa ter facilitado o acidente.

Auto-culpabilização caracterológica

Não identifica características que possam propiciar acidentes, no entanto, refere que conduziu sem carta de condução e sem seguro durante cerca de um ano. Salienta que o motivo para esta atitude foi a necessidade de levar o filho à creche, o que considera uma causa justa.

O entrevistado não mudaria nada no seu temperamento ao volante.

Tema 3 – mudança de comportamentos

Após o acidente não voltou a conduzir pois a mota está danificada e o carro foi apreendido. Utiliza transportes públicos.

O entrevistado considera que a culpa em acidentes muda algumas pessoas, mas que isso depende de cada pessoa.

Na sua perspectiva, a não existência de culpa num acidente pode também mudar algumas pessoas, por via da prudência e do maior cuidado que começam a adoptar após o acidente.

Tema 4 – percepção sobre desempenho na estrada

O entrevistado considera-se um condutor que cumpre sempre as regras, porque refere que de mota o pára-choques é o condutor.

Como peão, refere ser um peão atento, apesar de nem sempre respeitar as passadeiras.

Há situações em que não cumpre as regras de circulação, mas refere que isso ocorre raramente, e somente quando acha que tem segurança para o fazer e que não prejudica ninguém, nomeadamente no que respeita à velocidade.

O entrevistado refere que habitualmente não responde a gestos ou insultos dos outros condutores. No entanto considera que há rivalidades entre condutores de automóveis e de motos. Acha que há alguns comportamentos dos motards que são devidos a essas rivalidades e a vinganças, como pôr o pé no retrovisor do carro.

As características de um bom condutor passam pelo respeito pelas regras, porque segundo menciona, ao respeitar evita o acidente.

O entrevistado afirma que quem abusa mais na estrada são os automobilistas, porque têm mais protecção. Considera que os automobilistas assustam muitas vezes os motociclistas. Fundamenta esse comportamento nas rivalidades entre uns e outros. Por outro lado, também pensa que há motociclistas que acham que não têm que ir atrás dos automóveis. Numa avaliação geral considera que a maioria dos condutores e peões cumpre as regras de circulação.

No que respeita às infracções das regras, o entrevistado acha que são menos frequentes actualmente, facto que atribui ao maior controlo pelas autoridades. Refere que não é muito frequente cruzar-se condutores agressivos.

Tema 5 – prevenção e percepção do risco

O entrevistado considera que há menos acidentes, apesar de ainda existirem bastantes. Atribui a maior parte dos acidentes ao consumo de álcool. Não identifica claramente a sinistralidade rodoviária como um problema.

Em relação às medidas preventivas, enfatiza a necessidade de as pessoas mais idosas fazerem testes e revisões de código e de condução, por considerar que a condução muito lenta também pode provocar acidentes. Salienta também que seria necessárias mais multas e mais severas em relação ao álcool.

O entrevistado considera que não há nada que possa fazer para evitar os acidentes. Acha que o destino é que determina o que pode acontecer.

Falando de comportamentos de risco sublinha essencialmente o uso de telemóvel.

Tema 6 – culpa atribuída

Neste acidente o entrevistado não foi culpado formalmente nem sofreu nenhuma sanção. No entanto, desagradou-o a demora por parte da seguradora em ressarcir-lo do montante a que tinha direito e achou que esse montante foi insuficiente para reparar a moto.

Entrevista validada pelo participante no momento de realização

Resumo de entrevista: Participante nº 6

Tema 1 – percepção sobre o acidente

A entrevistada descreve o acidente como uma colisão do seu veículo na traseira do veículo que ia à sua frente. Foi a única vítima com danos físicos.

Diz que sentiu que devia ter tido mais atenção, mas sobretudo enfatiza o receio que sentiu por levar o filho consigo. Refere ter ficado muito ansiosa porque a criança se assustou.

Tema 2 – percepção sobre a auto-culpabilização

Refere que sempre se sentiu culpada pelo acidente, mas sublinha que houve uma terceira pessoa que indirectamente provocou o embate e que abandonou o local do acidente.

Quando questionada a propósito da possibilidade de evitar o acidente, a entrevistada afirma que podia ter evitado o acidente se fosse com mais atenção. Diz que ia um pouco distraída a falar com o filho.

Identifica como facto mais negativo relacionado com o acidente o susto que o seu filho sofreu e ainda hoje falar nisso. Acha que foi um acontecimento traumático para a criança.

Auto-culpabilização comportamental

A entrevistada identifica o comportamento de ir a falar com o filho e a olhar para o lado.

Auto-culpabilização caracterológica

Menciona que aquela distração foi momentânea, mas que habitualmente não é distraída. No entanto, afirma ser um pouco impulsiva quando vê os outros fazerem o que chama de “asneiras”.

A entrevistada não mudaria nada no seu temperamento ao volante, porque diz que quando se zanga com os outros é porque tem razão. Admite que se irrita um pouco ao volante com os outros condutores.

Tema 3 – mudança de comportamentos

Após o acidente passou a ter mais cuidado no local onde aquele ocorreu. No geral, salienta que é mais atenta ao veículo que circula à sua frente. Esta mudança, relacionada com o acidente, mantém-se até ao presente.

A entrevistada afirma que em relação a si própria, a culpa no acidente mudou o seu comportamento. Porém, em relação às outras pessoas, não refere claramente que mudam os comportamentos, mas acha que têm o dever de mudar.

Na sua perspectiva, as pessoas que não são culpadas formalmente não têm sentimento de culpa. Portanto, a mudança de comportamentos não se verifica habitualmente, após um acidente sem culpa.

Tema 4 – percepção sobre desempenho na estrada

A entrevistada considera-se uma boa condutora, que tenta respeitar as regras e ser cuidadosa. Faz idêntica descrição quando fala de si como peão.

No que respeita ao cumprimento das regras de circulação rodoviária, a entrevistada refere que às vezes excede a velocidade, sobretudo na auto-estrada e atribui isso ao facto de não ir muito

atenta ao conta-quilómetros. Para além disso diz que por vezes estaciona indevidamente, principalmente quando leva o filho ao infantário, o que atribui à pressa. Perante um condutor agressivo, a entrevistada diz que reage conforme o seu “estado de espírito” no momento. No entanto, muitas vezes responde também com gritos e irritação.

As características de um bom condutor passam pelo cumprimento das regras, a calma e o saber conduzir.

Caracteriza o comportamento da maioria dos condutores e peões como mau. Refere, em relação aos condutores, que as pessoas andam sempre com pressa, querem ser os primeiros a chegar e que por isso não respeitam os outros.

Em relação aos peões, menciona que atravessam a rua de qualquer maneira e que, quando usam a passeadeira, não têm cuidado em ver se há trânsito.

No que respeita às infracções das regras, a entrevistada acha que são muitas. Atribui as infracções ao ritmo em que a sociedade actual vive e ao facto de as pessoas descarregarem na estrada os problemas que têm.

Refere que é frequente cruzar-se condutores agressivos. Acha que as pessoas têm essa atitude devido à pressa, e ainda porque andam bastante irritadas e nervosas no dia-a-dia.

Tema 5 – Prevenção e percepção do risco

A entrevistada reconhece a sinistralidade rodoviária como um problema, pelo número de feridos e mortos. Considera que muitos acidentes ocorrem porque as estradas estão mal feitas e porque as pessoas não respeitam muitas regras. Refere também que muitos acidentes podiam ser evitados.

Em relação às medidas preventivas, enfatiza o aumento do policiamento, porque acha que as pessoas ainda respeitam um bocadinho a autoridade. Menciona também que as vias deviam ser melhoradas ao nível do pavimento e da sinalização. Por último, dá importância à educação das pessoas, mas diz não saber como é que se educam adultos que já têm os seus ideais.

Para evitar o acidente, a entrevistada diz que tenta estar atenta ao meio que a rodeia e aos outros que também circulam na rua.

Falando de comportamentos de risco, refere o excesso de velocidade mas salienta o consumo de álcool como o mais importante.

Tema 6 – culpa atribuída

Neste acidente a entrevistada foi considerada formalmente culpada. Concordou com a atribuição da culpa. Não sofreu sanções devido ao acidente.

Entrevista validada pela participante no momento de realização

Resumo de entrevista: Participante nº 7

Tema 1 – percepção sobre o acidente

A entrevistada descreve o acidente como um despiste do seu veículo, com capotamento. O despiste decorreu de tentar desviar-se de outro veículo que circulava sem luzes na auto-estrada. Foi a única vítima com danos físicos.

Diz que se sentiu em pânico por pensar que o carro estava a arder. Salienta também que sentiu medo durante algum tempo após o acidente, mas actualmente isso já não se verifica.

Tema 2 – percepção sobre a auto-culpabilização

Menciona que se sentiu culpada porque sabia que ia cansada, distraída e não ia concentrada na condução.

Quando questionada a propósito da possibilidade de evitar o acidente, a entrevistada afirma que tem a certeza de que podia ter evitado o acidente se fosse com mais atenção.

O que mais a incomoda em relação ao acidente foi o facto de o outro condutor, que indirectamente causou o acidente, não ter parado. Enfatiza negativamente a omissão de ajuda e a falta de civismo do outro condutor.

Auto-culpabilização comportamental

Não identifica comportamentos que possam ter facilitado o acidente.

Auto-culpabilização caracterológica

A entrevistada refere que até à altura do acidente era uma pessoa distraída, que muitas vezes conduzia sem atenção.

Em termos de temperamento, não mudaria nada na sua forma de conduzir. No entanto, menciona que há comportamentos que mudaria, como sejam falar ao telemóvel ou enviar mensagens, porque considera que acabam por distraí-la da tarefa de conduzir.

Tema 3 – Mudança de comportamentos

A entrevistada afirma que sentiu alguma mudança após o acidente. Situa essa mudança ao nível das atitudes, como sejam atenção, concentração. Ao nível comportamental, enfatiza o melhor desempenho técnico na condução, mas refere que há comportamentos que não mudou, como seja o uso do telemóvel. Atribui parcialmente ao acidente a mudança ocorrida, mas sobretudo ao curso de condução defensiva que fez.

A entrevistada refere que a culpa em acidentes muda as pessoas, mas acha que essa mudança depende muito de cada indivíduo.

Em relação aos não culpados, acha que pode haver alguma mudança por relação ao trauma vivido.

No geral, acha que a culpa é um factor facilitador da mudança, mas não é obrigatório. Depende essencialmente do sentimento de culpa de cada indivíduo.

Tema 4 – Percepção sobre desempenho na estrada

Descreve-se como um peão atento. Como condutora, refere que a maturidade adquirida com a idade e também devido ao acidente a tornou mais atenta. Dentro da cidade é respeitadora.

No que respeita ao cumprimento das regras de circulação rodoviária, a entrevistada refere que muitas vezes excede a velocidade, sobretudo na auto-estrada, e que não usa piscas. Admite que a não utilização de piscas, mesmo em auto-estrada, é um defeito de condução. Quando excede o limite de velocidade é porque acha que é seguro e quando não concorda com o limite imposto. Refere que é mais cumpridora dentro das localidades devido à possibilidade da sanção.

Perante um condutor agressivo, a entrevistada diz que “se estiver num dia mau” pode responder, mas por regra ignora esse tipo de comportamentos.

Um bom condutor, na opinião da entrevistada, é alguém cumpridor, atento, que não utilize telemóvel ou outras coisas que possam distraí-lo. Refere também a capacidade de prever os acontecimentos e os bons reflexos como atributos de um bom condutor.

Acha que há pessoas que conduzem de forma muito segura. Há outros que põem constantemente os outros em risco. Tem igual opinião em relação aos peões. Não caracteriza genericamente os condutores ou peões.

No que respeita às infracções das regras, a entrevistada acha que são muitas. Atribui as infracções à pressa que as pessoas têm, ao desrespeito pelos outros ou ainda ao facto de as pessoas não concordarem com as regras.

Refere que não é muito habitual cruzar-se condutores agressivos. Acha que essa atitude tem a ver com a educação e o civismo, mas essencialmente com o facto de as pessoas levarem para a estrada os problemas que têm.

Tema 5 – prevenção e percepção do risco

A entrevistada identifica claramente a sinistralidade rodoviária como um problema. Refere que apesar de existirem menos feridos graves há mais acidentes. Considera que as lesões físicas graves, permanentes e incapacitantes, tal como o número de mortes fazem da sinistralidade rodoviária um problema.

Em relação às medidas preventivas, enfatiza a necessidade de educação rodoviária nos currículos escolares ao nível do ensino secundário. Salaria também a importância da inclusão da condução defensiva na formação geral de condução. Menciona ainda o incremento da qualidade das vias.

Para evitar o acidente, a entrevistada diz que faz um esforço para estar mais atenta. Tenta não colocar terceiros em perigo, bem como a si própria, através de uma condução mais segura.

Falando de comportamentos de risco, refere o consumo de álcool, conduzir enervado, mas também a não verificação do estado do veículo.

Tema 6 – culpa atribuída

Não define a atribuição de culpa formal, uma vez que o acidente decorreu de um despiste. Tinha cobertura de danos próprios, pelo que a seguradora assumiu todos os custos.

Sofreu um agravamento ligeiro do prémio do seguro, sanção com a qual concordou em função do contrato que detinha com a seguradora.

Entrevista validada pela participante após envio de resumo

Resumo de entrevista Participante nº 8

Tema 1: Percepção sobre o acidente

O entrevistado descreve o acidente que sofreu como um despiste da viatura (VMER) que conduzia, tendo embatido no separador lateral da auto-estrada.

Refere que não tem memória para o momento do embate. Sofreu traumatismo crânio-encefálico, com amnésia para o acidente. No entanto, hoje sente alguma frustração que relaciona com a incapacidade que teve para evitar o acidente. Refere também alguma angústia por não se recordar e, portanto, não identificar exactamente o que correu mal, o que o impede de corrigir situações futuras.

Tema 2 – Percepção sobre auto-culpabilização

Pelo que se recorda do acidente e pela descrição do acompanhante, não agiu incorrectamente do ponto de vista técnico. Logo, refere que não se sentiu culpado pelo acidente.

Refere a falta de percepção sobre os acontecimentos, pelo que não consegue sentir que poderia ter evitado o acidente.

O que mais o incomoda ou perturba em relação ao acidente é o facto de ser o condutor e ter havido risco de vida e integridade física do acompanhante.

Comportamental

1 – Não consegue identificar comportamentos que possam ter facilitado o acidente. Refere que o acompanhante tem a mesma opinião.

Caracterológica

Não identifica características que possam propiciar o acidente. No entanto, afirma que por vezes é um pouco distraído, mas não em condição de emergência.

Não mudaria nada no seu temperamento ao volante.

Tema 3 – Mudança de comportamentos

O entrevistado refere que após o acidente, mesmo em situação de emergência, começou a conduzir mais devagar. Saliente também que passou a ser mais cauteloso, concretamente na abordagem a curvas e cruzamentos. Aumentou as margens de segurança.

Menciona que a ansiedade que sentia após o acidente se tem vindo a dissipar. No que respeita ao aumento das margens de segurança, refere que também se dissipou um pouco, mas permanecem as mudanças de comportamento adquiridas pelo acidente.

O entrevistado considera que de um modo geral, toda a gente muda com um acidente, mas considera que a existência de culpa aumenta a probabilidade da mudança de comportamento.

Em relação aos não culpados, o entrevistado considera que a mudança varia de pessoa para pessoa. Contudo, considera que a maioria das pessoas não adopta uma condução mais defensiva quando não tem culpa em acidentes.

Tema 4 – Percepção sobre desempenho na estrada

Considera-se um condutor seguro. Não tem uma condução impulsiva. Salaria que está atento a tudo o que o rodeia, em termos do ambiente rodoviário. Tenta antever os comportamentos dos outros. Como peão acha que é um pouco distraído.

O entrevistado assume que por vezes passa alguns semáforos já no vermelho. Refere também que, ainda que raramente, excede os limites de velocidade. Atribui estas infracções ao excesso de confiança e ao facto de conhecer os locais.

Habitualmente reage tranquilamente, sem agressividade.

Considera um bom condutor aquele que não provoca situações limite, consegue prever as situações e antecipar a sua atitude, não reagindo em função do que acontece a cada instante.

O entrevistado considera que a maioria dos condutores e peões são reactivos e não preventivos, considera que há muitos erros de formação e educação.

Refere que as outras pessoas violam muitas vezes as regras de circulação. Atribui esses comportamentos à não interiorização dos riscos que advêm do incumprimento, para além disso, refere o sentimento de impunidade.

Não é muito frequente cruzar-se com condutores agressivos. Mas acha que quem tem essa atitude na estrada também a tem nos outros contextos da vida.

Tema 5 – Prevenção e percepção do risco

O entrevistado identifica claramente a sinistralidade como um problema. Os números da sinistralidade continuam a ser bastante assustadores. Refere ainda que as pessoas não têm noção de que têm uma arma na mão.

Defende a carta de condução provisória, com novo exame após dois anos. Considera também importante alguma formação complementar após os indivíduos terem começado a conduzir, pois há coisas que só são percebidas depois de haver contacto com a condução, nomeadamente ao nível comportamental.

Essencialmente tenta antever os acontecimentos, ter uma condução defensiva. Considera importante a atitude de considerar que se as regras estão lá é por alguma razão.

Identifica comportamentos de risco: excesso de velocidade, consumo de álcool. Mas enfatiza também ao longo de toda a entrevista o aspecto comportamental e relacional dos condutores.

Tema 6: Culpa atribuída

Foi considerado culpado pelo acidente.

Refere que teve de aceitar a atribuição de culpa, contudo salienta que deveriam ter sido feitas peritagens adequadas ao veículo. Salaria ainda que pouco tempo depois o limite de velocidade naquele local baixou para 60 km/h, o que o faz questionar acerca do desenho da estrada.

Não sofreu nenhuma sanção formal.

Entrevista validada pelo participante após envio de resumo

Resumo de entrevista: Participante nº 9

Tema 1. Percepção do acidente

O entrevistado descreve o acidente como um despiste da viatura militar, que conduzia em serviço, em marcha de urgência. Houve capotamento do veículo. Do acidente resultaram um ferido ligeiro, um ferido grave, (participante) e duas vítimas mortais.

Refere que na altura do acidente sentiu preocupação por poder ter lesado alguém.

Tema 2. Percepção sobre auto culpabilização

O entrevistado refere que nunca se sentiu culpado pelo acidente. No entanto refere que todos os dias se lembra do acidente.

Considera que não podia ter evitado o acidente uma vez que este ocorreu devido a uma falha mecânica do veículo.

Refere que o que mais o incomoda em relação ao acidente é pensar nos colegas que morreram, porque também eram amigos. Salaria que tem pena por esses colegas.

Não identifica nenhum comportamento que possa ter facilitado o acidente.

Não identifica características que possam propiciar acidentes.

O entrevistado refere que não mudaria nada, porque acha que não pode ser mais cuidadoso do que é.

Tema 3. Mudança de comportamentos

O entrevistado salienta que mantém o mesmo comportamento na estrada que tinha antes do acidente. Não houve nenhuma mudança.

Acha que ter culpa num acidente mudará as pessoas, mas isso depende de cada pessoa.

Refere o mesmo para os não culpados.

Tema 4. Percepção sobre o desempenho na estrada.

Define-se como um condutor cuidadoso, prudente e com atenção às outras pessoas. Igualmente, no que respeita a ser peão.

O entrevistado salienta que habitualmente cumpre as regras, mas admite que esporadicamente poderá cometer um erro. Refere que as únicas vezes em que não cumpriu foram em marcha de urgência ou em serviço de socorro, mas ainda assim com prudência.

Ignora os condutores agressivos.

Define um bom condutor como alguém que cumpre as regras, não exceda os limites de velocidade e que seja atento.

O entrevistado considera que há bons e maus condutores, mas a maioria é cumpridora. Acha que com os peões é a mesma coisa.

Refere que a maioria dos condutores e peões cumpre, mas ainda assim infringem esporadicamente algumas regras. Salienta o não parar no STOP (só abrandar) e o excesso de velocidade. Acha que as pessoas infringem por desconhecimento ou por distração. Refere também a pressa de algumas pessoas como causa para a infracção.

Não se cruza habitualmente com condutores agressivos. Acha que essa atitude tem haver com a falta de educação e de formação.

Tema 5. Prevenção e percepção do risco.

Identifica a sinistralidade rodoviária como um problema, apesar de referir que já foi mais grave. Refere as consequências graves dos acidentes.

O entrevistado considera importante melhorar o estado das vias e a sinalização.

Refere que é um condutor cuidadoso e atento.

Como comportamentos de risco identifica o facto de haver condutores que não querem ser ultrapassados; ultrapassagem perigosa.

Tema 6. Culpa atribuída.

Não foi formalmente culpado do acidente.

Não sofreu qualquer tipo de sanção.

Entrevista validada pelo participante após envio de resumo

Resumo de entrevista: Participante nº 10

Tema 1 – percepção sobre o acidente

O entrevistado descreve o acidente como um atropelamento que sofreu ao sair do seu veículo, para trocar de lugar com a esposa. Foi a única vítima com danos físicos.

Diz que sentiu angústia e receio nas primeiras horas após o acidente, por não conseguir mover as pernas. Teve medo de ficar paralisado.

Tema 2 – percepção sobre a auto-culpabilização

O entrevistado refere que nunca se sentiu culpado pelo acidente.

Quando questionado a propósito da possibilidade de evitar o acidente, o entrevistado diz que não poderia ter evitado o atropelamento.

Identifica como factos mais negativos que se seguiram ao acidente a memória das dores físicas, dos procedimentos clínicos a que foi submetido e a alteração na sua vida que o acidente provocou na altura. No entanto, salienta que tendo sido difícil, já passou.

Auto-culpabilização comportamental

Não identifica nenhum comportamento que possa ter facilitado o acidente.

Auto-culpabilização caracterológica

Não identifica características que possam propiciar acidentes, apesar de referir que por vezes é um pouco impaciente, principalmente em filas de trânsito.

Afirma que mudaria um pouco no sentido de diminuir a sua impaciência.

Tema 3 – mudança de comportamentos

O entrevistado não mudou o seu comportamento na estrada após o acidente.

Mantém a sua forma habitual de conduzir.

O entrevistado refere que ter culpa num acidente muda o comportamento das pessoas, no sentido de tentarem evitar a repetição de acontecimentos.

Na sua perspectiva, a não existência de culpa num acidente não muda o comportamento das pessoas. Justifica a sua opinião dizendo que se o outro errou, a pessoa não tem que mudar nada.

Tema 4 – percepção sobre desempenho na estrada

O entrevistado considera-se um bom condutor. Acentua que conduz há 30 anos e nunca provocou um acidente. Afirma que é um peão cumpridor.

Há situações em que não cumpre os limites de velocidade. Como peão, menciona que se a passageira não estiver perto, atravessa a estrada no local onde está. Atribui essas infracções ao facto de achar que não são graves.

Perante um condutor agressivo, habitualmente ignora e não responde.

Define um bom condutor como alguém que cumpre as regras e que sabe conduzir bem. Define conduzir bem como saber usar tecnicamente o carro.

O entrevistado refere-se ao comportamento dos outros condutores como diversificado. No entanto, considera que muitas pessoas andam na estrada e esquecem-se que os outros existem. Salaria que há muitos condutores tecnicamente incompetentes. Em relação aos peões, também têm comportamentos diversos, mas no geral, acha-os distraídos e imprudentes.

Afirma que há muita gente a infringir muitas regras. Atribui essas infracções ao facto de as pessoas só pensarem nelas próprias.

O entrevistado menciona que encontra algumas vezes condutores agressivos. Classifica a agressividade como uma atitude negativa, atribuindo-a a factores como a personalidade, mas também ao stress da vida e à pressa em que se vive.

Tema 5 – prevenção e percepção do risco

O entrevistado reconhece a sinistralidade como um problema grave. Realça o número de mortes por acidentes de viação.

Em relação às medidas preventivas acha que há necessidade de mais punição e mais rigorosa. Num segundo plano, coloca a necessidade de sensibilização das pessoas.

No sentido de evitar o acidente além de cumprir as regras, valoriza a condução cuidadosa.

Falando de comportamentos de risco sublinha a não adequação da condução ao estado da via ou às condições climáticas, o excesso de velocidade e o consumo de álcool.

Tema 6 – culpa atribuída

Neste acidente o entrevistado não foi culpado formalmente nem sofreu nenhuma sanção.

Concordou com a atribuição de culpa ao condutor.

Não sofreu qualquer sanção. Teve cobertura total dos danos sofridos.

Entrevista validada pelo participante após envio de resumo

Resumo: entrevista participante nº 11

Tema 1. Percepção sobre o acidente

A entrevistada descreve o acidente como uma colisão com o rail, numa rotunda. Refere que não se recorda exactamente do momento do embate. Não sofreu danos físicos. Do acidente resultou um ferido (amiga) e uma vítima mortal, a filha da entrevistada.

Em relação ao que sentiu na altura do acidente, a entrevistada refere desespero, porque percebeu que o estado da sua filha era grave e não conseguia pedir auxílio. Não passava ninguém e não conseguia encontrar o telefone. Refere também as lesões físicas que a amiga sofreu.

Tema 2. Percepção sobre auto culpabilização

A entrevistada refere que sempre se sentiu e sente-se culpada pelo acidente.

A entrevistada considera que se tivesse ido no seu carro, as consequências poderiam não ter sido tão graves. Refere também que se fosse sozinha, sem a amiga, a filha iria convenientemente segura no dispositivo de retenção.

O que mais a perturba em relação ao acidente é porque lhe aconteceu a si. Enfatiza que a filha foi uma criança muito desejada e que de repente “tudo cai aos pés”.

Comportamental

Não identifica comportamentos que possam ter facilitado o acidente.

Caracterológica

Não identifica características que possam propiciar acidentes. Considera-se uma pessoa normal, que conduz bem e que não é uma pessoa de ter muitos acidentes.

Não clarifica.

Tema 3. Mudança de comportamentos

Refere que não alterou a sua forma de conduzir após o acidente. Ressalva, no entanto, que quando o seu filho nasceu não conduzia com a criança no carro.

Após uma situação de emergência com o filho, passou a conduzir com a criança no carro. Em termos de condução, sempre manteve a sua forma habitual.

A entrevistada considera que em certos casos a culpa pode mudar as pessoas. Centraliza o discurso no seu próprio sentimento de culpa, no entanto tem a opinião de que as pessoas irão tentar ter uma condução mais moderada.

Não tem opinião sobre a mudança nos indivíduos sem culpa.

Tema 4. Percepção sobre o desempenho na estrada

Descreve-se como boa condutora. Tenta cumprir. Como peão, refere que também é cumpridora.

A entrevistada refere que utiliza muita vez o telemóvel enquanto vai a conduzir. Atribui isso ao facto de achar que não vai acontecer nada e ser já um vício.

Perante condutores agressivos responde verbalmente, mas numa linguagem correcta.

Define um bom condutor durante a resposta a outras questões, enfatizando o cumprimento das regras.

Acha que os outros condutores são stressados, não têm calma e são agressivos.

A entrevistada acha que as outras pessoas infringem muitas vezes as regras. Atribui à falta de calma, à pressa e ao stress.

Acha que há bastantes condutores agressivos. (Idem)

Tema 5. Prevenção e percepção do risco.

Identifica um problema na sinistralidade rodoviária. Relaciona com os mortos, feridos e danos materiais.

Não clarifica.

Para evitar o acidente, a entrevistada refere que conduz normalmente, o que define essencialmente como cumprir as regras, com excepção do uso do telemóvel.

A entrevistada identifica comportamentos de risco. Enumera o excesso de velocidade, passar traços contínuos, as ultrapassagens perigosas.

Tema 6. Culpa atribuída

Foi considerada formalmente culpada pelo tribunal, de homicídio negligente.

Concordou com a atribuição da culpa, porque segundo refere, ela própria se sente culpada.

Sofreu uma sanção por parte do tribunal que passou por ter de fazer um donativo de €500 à Associação “A nossa âncora” e frequentar durante 9 meses as sessões daquela associação.

Entrevista validada pelo participante após envio de resumo

Resumo de entrevista: Participante nº12

Tema 1. Percepção do acidente

O entrevistado descreve o acidente como tendo sofrido uma queda da sua moto, após uma avaria mecânica. Foi a única vítima com danos físicos.

Refere que na altura do acidente se sentiu impotente para controlar a situação. Também refere que sente receio de que possa voltar a acontecer, mas tenta não pensar nisso.

Tema 2. Percepção sobre auto culpabilização

O entrevistado refere que não se sentiu culpado pelo acidente.

Considera que não podia ter evitado o acidente.

Refere que o que mais o incomoda em relação ao acidente foi o tempo de recuperação e a necessidade de ser submetido a várias cirurgias.

Comportamental

O entrevistado refere-se á velocidade dizendo que ia muito devagar apesar de achar que não ia em velocidade excessiva. No entanto, não tinha conta-quilómetros. Enfatiza que pode ter facilitado o acidente, uma vez que negligenciou o estado desgastado do pneu traseiro da moto.

Caracterológica

Considera-se um pouco impaciente nas estradas principalmente quando vai outro condutor á sua frente a circular muito devagar.

O entrevistado refere que se pudesse mudar algo no seu temperamento ao volante, talvez mudasse no sentido de ser um pouco mais calmo. No entanto, também afirma que provavelmente não mudaria pois gosta de si como é.

Tema 3. Mudança de comportamentos

O entrevistado refere que após o acidente mudou os seus comportamentos no que se refere ao impulso de andar com mais velocidade quando ia sozinho, e ao respeito pela maquina que conduz.

Actualmente mantém os comportamentos adaptados após o acidente.

O entrevistado considera que a culpa num acidente habitualmente não muda as pessoas. Mesmo quando se "dão como culpados" não mudam as mentalidades.

Acha que não ter culpa pode ser mais facilitador da mudança do que ter culpa. Atribui isso ao facto de as pessoas sem culpa passarem a ter mais cuidado com os comportamentos dos outros.

Tema 4. Percepção sobre o desempenho na estrada

Considera-se como um condutor e um peão cumpridor.

Não infringe habitualmente. Refere que excepcionalmente estaciona em locais proibidos. Atribui a essa infracção ao facto de ser difícil estacionar em certos locais, mas quando o faz é sempre por pouco tempo.

Perante condutores agressivos, o entrevistado refere que pode responder verbalmente.

Define um bom condutor como alguém cumpridor, respeitador dos outros e cordial.

Considera, de um modo geral que as pessoas são melhores peões do que condutores.

Refere que as pessoas infringem muitas vezes as regras, enfatizando esse facto em relação aos condutores. Atribui as infracções á pressa que as pessoas têm, facto que considera como o maior defeito dos condutores e o maior inimigo da condução.

Refere que observa com frequência interacções entre agressivos, principalmente quando está na situação de peão. Considera essa atitude devida à falta de tolerância, ao stress e à pressa.

Tema 5. Prevenção e percepção do risco

Identifica claramente um problema na sinistralidade rodoviária. Refere o número de mortes, as estradas mal projectadas e os maus condutores.

Enuncia medidas de prevenção como a correcção das vias e a mudança de mentalidades. Centra a mudança de mentalidades no factor educacional.

Em relação a si próprio, o entrevistado refere que tenta prevenir o acidente quando considera que o outro é imprevisível e adoptando uma atitude defensiva perante o outro.

O entrevistado focaliza os comportamentos do risco no incumprimento das regras.

Tema 6. Culpa atribuída

Não foi considerado culpado do acidente.

Não se aplica

Não sofreu qualquer sanção formal.

Entrevista validada pelo participante após envio de resumo

Resumo de entrevista: Participante nº 13

Tema 1: Percepção sobre o acidente

O entrevistado descreve o acidente como uma colisão da sua mota com um veículo ligeiro de mercadorias, porque o outro condutor atravessou a faixa de rodagem para aceder a um posto de abastecimento de combustível.

Em relação ao acidente expressa sobretudo revolta pelo que lhe aconteceu. Refere as lesões físicas graves que sofreu, mas enfatiza as sequelas psicológicas e as consequências a nível laboral. Sente-se desvalorizado. Realça a incapacidade permanente para o trabalho de 30%.

Tema 2: Percepção sobre auto-culpabilização

Refere que por vezes se sente culpado, por não ter tido a destreza suficiente para evitar o embate, e não ter previsto o comportamento do outro condutor.

Enfatiza que devia ter previsto os acontecimentos, que devia ter-se protegido mais. Por outro lado, refere dúvidas sobre a velocidade a que circulava, apesar de expressar que a travagem na estrada não indiciava excesso de velocidade.

Menciona como factos mais negativos os problemas no trabalho. Sente-se hoje uma pessoa diferente, com revolta, que perdeu o interesse pela vida.

Não se protegeu o suficiente. Não previu os acontecimentos.

Antes do acidente: não identifica características que pudessem propiciar acidentes. Após o acidente: Afirma-se actualmente uma pessoa intolerante, impulsiva, pouco permissiva com os outros que circulam na estrada.

Em relação à possibilidade de mudança do seu temperamento na estrada, não clarifica a resposta. Mas, aparentemente, gostaria de mudar a sua atitude perante os outros: mudaria a sua brusquidão.

Tema 3: Mudança de comportamentos

O entrevistado considera que sofreu uma mudança no sentido negativo. Considera-se hoje uma pessoa pior do que era antes do acidente. Refere que não perdoa, que perdeu a humanidade. No desempenho técnico ao volante, diz que está mais comedido – o ruído do motor incomoda-o, pelo que circula habitualmente abaixo dos limites superiores de velocidade.

Actualmente mantém os comportamentos e atitudes de mudança, após o acidente.

O entrevistado acha que as pessoas culpadas num acidente só mudam no imediato. Considera a possibilidade de uma mudança mais estável se do acidente resultarem feridos graves ou mortos, contudo, apesar de referir que isso depende de cada pessoa, acha um pouco remota a possibilidade de mudança.

Não clarifica a resposta quanto aos não culpados.

Tema 4: Percepção sobre desempenho na estrada

Considera-se um condutor com a destreza suficiente para andar na estrada. Não excede a velocidade e cumpre as regras, mas enfatiza a intolerância para com os outros. Não se refere a si próprio como peão.

O entrevistado menciona que habitualmente cumpre as regras de circulação.

Em relação aos condutores agressivos, afirma que reage com mais agressividade. Refere que ao comportamento negativo dos outros reage com comportamentos piores.

O entrevistado enfatiza o cumprimento de regras como a principal característica dos bons condutores.

No que respeita ao comportamento dos outros, refere que os condutores são frequentemente infractores. Não se refere aos peões.

O entrevistado considera que as infracções são muito frequentes, o que atribui essencialmente ao sentimento de impunidade. Refere que os comportamentos errados, quando repetidos, se tornam hábitos irreflectidos.

Na opinião do entrevistado, a agressividade está latente e patente em todos os que circulam na estrada. Utiliza a expressão “nós”, incluindo-se nos indivíduos que descreve. Justifica a agressividade com os problemas, frustrações e revoltas da vida, em que a estrada serve de escape.

Tema 5: Prevenção e percepção de risco

O entrevistado refere-se à sinistralidade rodoviária como um problema, mas não especifica as razões.

Considera que as medidas preventivas não passam por melhores condições das vias ou dos veículos. Centra a prevenção na conduta das pessoas.

Não clarifica.

Identifica como principal comportamento de risco a infracção de regras. Enumera ainda os consumos de álcool e de estupefacientes.

Tema 6: Culpa atribuída

O entrevistado não foi formalmente culpado do acidente.

Concordou com a atribuição de culpa ao outro condutor.

Não sofreu sanções formais. Não aceita a forma como a seguradora tem vindo a gerir o processo. Ainda não foi ressarcido da indemnização a que tem direito.

Entrevista validada pelo participante após envio de resumo

Resumo de entrevista Participante nº 14

Tema 1 : Percepção sobre o acidente

O entrevistado descreve o acidente como uma colisão do seu veículo com outro que circulava na faixa contrária. Refere que a descrição do acidente passa pelo que lhe contaram, pelo auto da polícia e pela informação dada pela seguradora. Não tem memória para o acidente.

Actualmente, o que sente em relação ao acidente é frustração por não saber concretamente o que aconteceu.

Tema 2 – Percepção sobre auto-culpabilização

O entrevistado assume claramente que se sentiu e sente, culpado pelo acidente.

Refere que não há forma de evitar os acidentes, que acontecem porque têm que acontecer.

O entrevistado enfatiza que o que mais o perturba é o facto de não se recordar dos acontecimentos.

Comportamental

Afirma claramente que facilitou o acidente devido ao consumo excessivo de álcool.

Caracterológica:

Não identifica características que possam propiciar o acidente.

Não mudaria nada no seu temperamento. Apenas mudaria os acontecimentos ocorridos.

Tema 3 – Mudança de comportamentos

Não mudou o seu comportamento na estrada após o acidente. Em relação ao consumo de álcool, refere que nunca tinha acontecido e que também não se repetiu.

Mantém a forma habitual de conduzir.

Considera que ter culpa num acidente não muda os comportamentos das pessoas.

Refere que não ter culpa também não muda os comportamentos das pessoas.

Tema 4 – Percepção sobre desempenho na estrada

Considera-se bom condutor. Refere que poucas vezes é peão.

Em relação ao não cumprimento de regras, o entrevistado afirma que tem o vício de não usar cinto de segurança. Justifica esse facto por se ter tornado um hábito.

Refere que ignora os condutores agressivos.

Define um bom condutor como alguém que respeita os outros. Enfatiza o facto de nunca ter tido acidentes, o que faz de si um bom condutor.

Considera que, de uma forma geral, as pessoas são cumpridoras como peões e como condutores.

O entrevistado menciona que algumas pessoas cometem infracções. Atribui as infracções ao stress, à pressa, e ao trabalho.

Não se cruza habitualmente com condutores agressivos. Em relação a essa atitude, refere que não comenta por não saber o que vai na cabeça dessas pessoas.

Tema 5 – Prevenção e percepção do risco

Não identifica um problema na sinistralidade rodoviária. Justifica pelo facto de o aumento do número de automóveis implicar naturalmente a existência de mais acidentes.

Considera que não há muitas medidas a tomar para evitar os acidentes, uma vez que são inevitáveis. No entanto, refere que alguns comportamentos de infracção que podem causar acidentes só dependem das pessoas, mas não evitam.

Refere essencialmente o respeito pelas regras, mas enfatiza a inevitabilidade do acidente.

Identifica comportamentos de risco como as infracções, mas refere que é muito importante o stress e a vida das pessoas que interferem na ocorrência de acidentes. Quando reformulada a questão indica o consumo de álcool como a maior causa de acidentes.

Tema 6: Culpa atribuída

Foi considerado formalmente culpado pelo acidente pela seguradora e pelo tribunal.

Concordou com a culpa atribuída. Refere que se coloca na pele da outra pessoa em quem embateu.

Teve uma coima de 400€ atribuída pelo tribunal; ficou inibido de conduzir por quatro meses. Por parte da seguradora não houve cobertura dos danos dos dois veículos por ter uma taxa de alcoolemia ilegal.

Entrevista validada pela participante após envio de resumo

Resumo de entrevista – Participante 15

Tema 1 : Percepção sobre o acidente

A entrevistada descreve o acidente como um despiste do seu veículo, que originou uma colisão com outro veículo, que por sua vez embateu num terceiro. Foi a única vítima com danos físicos.

Refere que entrou em pânico na altura do acidente e que ainda hoje sente medo quando pensa no acidente.

Tema 2 : Percepção sobre auto-culpabilização

A entrevistada afirma que nunca se sentiu culpada pelo acidente, apesar de ter sido formalmente culpada.

Refere que não podia ter evitado o acidente, porque as condições do piso devido à chuva não permitiam o controlo do veículo.

A entrevistada salienta que o que mais a perturba em relação ao acidente foi o facto de a outra condutora trazer uma criança e esta ter-se assustado muito.

Comportamental

Não identifica nenhum comportamento que possa ter facilitado o acidente.

Caracterológica

Não identifica características que possam propiciar acidentes.

Não mudaria nada no seu temperamento ao volante, porque acha que é uma pessoa muito calma.

Tema 3: Mudança de comportamentos

Refere que logo após o acidente sentia medo a conduzir e que ao aproximar-se de cruzamentos, ou de outros veículos, travava de imediato.

Actualmente voltou à sua forma habitual de conduzir.

A entrevistada considera que a culpa não muda o comportamento das pessoas, mas refere que também pode depender da gravidade do acidente. Enfatiza que em relação a si própria não mudou, apesar de ser formalmente culpada. Em relação aos outros acha que mudarão se ficarem muito traumatizados.

A entrevistada considera que não ter culpa pode mudar as pessoas, mas acha que depende de cada um. Considera que a ausência de culpa poderá mudar as pessoas por via do trauma sofrido pelo acidente.

Tema 4 : Percepção sobre o desempenho na estrada

Considera-se uma boa condutora. Como peão acha que não é tão cumpridora. Refere que depende do seu estado de espírito; se tiver algum problema que a preocupe atravessa a estrada sem tomar atenção.

Refere que por vezes infringe. Menciona os locais com sinais intermitentes com limitadores de velocidade, em que não pára e passa com o vermelho. Justifica este comportamento por achar que é inseguro parar naquele local, refere também que algumas vezes passa com o sinal já vermelho, porque acha que tem tempo e não há perigo e quando tem pressa.

Refere que ignora os condutores agressivos.

A entrevistada descreve um bom condutor como alguém cumpridor e que respeita os outros.

Refere que há muita falta de civismo nos condutores e nos peões. Considera que há muitos condutores agressivos, mal-educados e que não respeitam os outros. Em relação aos peões, compara-os a si própria: não tomam atenção ao trânsito e atravessam de qualquer maneira.

A entrevistada considera que há bons e maus comportamentos na estrada, mas de um modo geral, acha que há mais pessoas a conduzir bem do que a cometer infracções.

Não clarifica se se cruza frequentemente com condutores agressivos. Atribui essa atitude essencialmente à falta de educação.

Tema 5: Prevenção e percepção do risco

Identifica um problema na sinistralidade rodoviária. Justifica pelo número de acidentes, de feridos e de mortos. Refere também que muitos acidentes podiam ser evitados.

Considera que as medidas preventivas passam por um maior controlo da velocidade e por uma penalização mais rigorosa sobre as infracções. Refere a discrepância de penalizações entre infracções que considera pouco graves e as que considera muito graves.

A entrevistada refere que tenta conduzir calmamente, cumprir as regras e ultrapassar com muito cuidado.

Identifica comportamentos de risco como o excesso de velocidade, as ultrapassagens incorrectas, a passagem de sinais vermelhos, como os mais graves.

Tema 6: Culpa atribuída

Foi formalmente culpada pelo acidente.

Concordou com a atribuição da culpa, porque refere que foi embater num veículo que tinha prioridade.

Sofreu agravamento do prémio do seguro.

Entrevista validada pela participante após envio de resumo

Resumo da Entrevista – Participante 17

Tema 1: Percepção sobre o acidente

A entrevistada descreve o acidente como um despiste com capotamento que sofreu ao tentar fazer uma ultrapassagem. Afirma que o veículo que ia ultrapassar desviou-se subitamente para a faixa da esquerda.

Afirma que actualmente não sente nada em relação ao acidente. Na altura, sentiu que perdeu o controlo do veículo e achou que ia morrer. Refere também que achou que a pessoa que ia consigo tinha morrido. Enfatiza o silêncio de vozes durante os momentos do acidente.

Tema 2: Percepção sobre auto-culpabilização

A entrevistada afirma que se sentiu culpada por achar que não devia ter tentado ultrapassar. No entanto, afirma que quando tentou ultrapassar não viu perigo. Salaria também o sentimento negativo ao ter a percepção de que os sucessivos embates ocorreram do lado do passageiro.

Afirma que a única forma que tinha para evitar o acidente era não ter ultrapassado.

A entrevistada refere que o que a mais a incomoda em relação ao acidente é o facto de levar outra pessoa e essa pessoa ter sofrido danos físicos que podiam ter sido mais graves.

Comportamental.

Não identifica nenhum comportamento que possa ter facilitado o acidente.

Caracterológica

Não identifica características que possam facilitar os acidentes.

Não mudaria nada no seu temperamento ao volante.

Tema 3: Mudança de comportamentos

A entrevistada refere que não mudou os seus comportamentos na estrada após o acidente. No entanto afirma que logo após o acidente sentia algum receio quando conduzia.

Mantém a sua forma habitual de conduzir.

A entrevistada considera que ser culpado num acidente pode facilitar alguma mudança nas pessoas, mas refere que depende das pessoas e da gravidade dos acidentes. Mencionou que algumas situações de culpa podem traumatizar as pessoas.

Considera que os não culpados em acidentes podem mudar os seus comportamentos, por relação ao trauma vivido.

Tema 4: Percepção sobre desempenho na estrada

Descreve-se como uma condutora calma, que tenta cumprir as regras. Como peão, afirma que respeita os sinais luminosos e utiliza a passadeira.

A entrevistada afirma que há situações em que não cumpre as regras. Dá o exemplo de não parar no sinal vermelho de madrugada. Justifica esse comportamento por achar que é inseguro estar parada em determinados locais, a horas tardias.

Ignora os condutores agressivos.

Define um bom condutor como alguém que respeita as regras, tem uma condução calma e respeita os outros.

Descreve o comportamento dos outros condutores e peões como agressivos. Considera que não existe respeito entre as pessoas que intervêm no ambiente rodoviário (peões e condutores). Enfatiza que a informação fornecida e os apelos das autoridades, em relação ao trânsito rodoviário, não são valorizados em Portugal.

A entrevistada tem a opinião de que as outras pessoas violam muitas vezes as regras de circulação. Atribui essa atitude ao stress profissional e pessoal das pessoas, mas refere também a falta de civismo como causa para a infracção.

Não se cruza habitualmente com condutores agressivos. Considera que a atitude agressiva dos condutores se deve essencialmente à falta de educação e de respeito para com os outros.

Tema 5: Prevenção e percepção do risco.

A entrevistada identifica claramente um problema na sinistralidade rodoviária. Justifica pelo número elevado de acidentes, número de mortes. Enfatiza também a pouca importância que as pessoas dão aos avisos e alertas de prevenção.

A opinião da entrevistada é que a informação que é veiculada, as campanhas preventivas ou os apelos são suficientes. Contudo, refere que as pessoas continuam a agir ignorando todas essas medidas. Centra nos comportamentos e nas decisões pessoais as medidas preventivas.

Exemplifica que não bebe álcool quando vai conduzir ou, se isso excepcionalmente acontecer, deixa o seu veículo no local onde está e apanha um táxi. Refere também que não permite que alguém que bebeu seja condutor do veículo onde viaja.

Identifica comportamentos de risco na condução, com particular ênfase na velocidade excessiva e no consumo de álcool. Refere ainda o uso de telemóvel.

Tema 6: Culpa atribuída

Não houve atribuição de culpa, porque a autoridade não compareceu ao acidente.

Não se aplica.

Teve Perda total do veículo, mas como só tinha cobertura contra terceiros não houve intervenção da seguradora pelo que não sofreu qualquer sanção formal.

Entrevista validada pela participante após envio de resumo

Resumo de entrevista: Participante nº 18

Tema 1. Percepção do acidente

O entrevistado descreve o acidente como uma colisão do veículo que conduzia com dois outros que estavam na berma. Esta colisão levou a que objectos da via pública atingissem dois peões. O condutor sofreu lesões físicas, bem como os dois acompanhantes e os dois peões atingidos.

Refere que se sentiu muito mal, pelos danos causados aos peões, mas sobretudo pelos danos causados aos colegas que o acompanhavam. Refere que foi desconfortável e complicado lidar com esses colegas diariamente, mas actualmente já se sente melhor.

Tema 2. Percepção sobre auto culpabilização

O entrevistado considera que não podia ter evitado o acidente, ainda que refira que ia em excesso de velocidade em serviço de socorro.

Refere que na altura se sentiu culpado mas que actualmente isso já não acontece. Refere que na profissão de bombeiro se fica um pouco mais frio, em termos de sentimentos.

O entrevistado refere que o que mais o incomoda em relação ao acidente tem a ver com os colegas e com os danos que sofreram. Desvaloriza a lesão que sofreu e valoriza as lesões das colegas. Refere que uma das colegas ficou com uma cicatriz que é sempre visível.

Comportamental

Não clarifica. O entrevistado refere que tenta não pensar muito na situação. Reformulando a questão, considera que não teve nenhum comportamento que facilitasse o acidente.

Caracteriológica

Não identifica características facilitadoras de acidentes.

Não mudaria nada no seu temperamento ao volante.

Tema 3. Mudança de comportamentos

Não alterou comportamentos após o acidente.

Mantém a condução que sempre teve. Distingue a condução do seu veículo da condução dos veículos dos bombeiros, referindo que no seu veículo conduz bastante devagar.

O entrevistado considera que mudam as pessoas que se sentem culpadas num acidente, mas salienta que em relação a si próprio não mudou nada.

Em relação aos indivíduos que não são culpados, o entrevistado acha que “a culpa está lá” e, portanto poderão mudar os seus comportamentos.

Tema 4. Percepção sobre o desempenho na estrada.

Descreve-se de forma diferente quando fala de si como condutor do seu carro ou dos veículos dos bombeiros. Nos veículos dos bombeiros refere que conduz conforme a exigência do serviço. Como peão não é cumpridor.

O entrevistado refere que raramente infringe regras, no seu veículo. Nos bombeiros refere que infringe muitas regras, frequentemente.

O entrevistado refere que habitualmente não reage a condutores agressivos.

Define um bom condutor como alguém que se porta bem na estrada como em tudo o resto: refere o aspecto do civismo. Enfatiza o cumprimento das regras.

O entrevistado considera que em Portugal se conduz muito mal. Refere que a maioria dos condutores não tem educação nem civismo. Os peões na sua maioria, também não cumprem.

O entrevistado considera que as outras pessoas infringem muitas vezes as regras. Justifica dizendo que é mais fácil infringir. Refere também que ao nível da formação em condução há irregularidades e ilegalidades.

Cruza-se muitas vezes com condutores agressivos. Acha que essas pessoas se julgam perfeitas e só vêem os erros dos outros.

Tema 5. Prevenção e percepção do risco.

Identifica um problema na sinistralidade rodoviária. Refere as consequências graves dos acidentes, como o número de mortos e feridos.

O entrevistado enfatiza a falta de rigor na aplicação da sanção. Refere também os factores educacionais e de civismo. Considera que há interesses que não deixam que se tomem reais medidas preventivas.

O entrevistado afirma que tenta ser cumpridor, mais como condutor do que como peão. Refere que evita comportamentos que possam distrai-lo da condução, como atender o telefone ou fumar a conduzir.

O entrevistado identifica comportamentos de risco, que enumera como o uso do telefone, a velocidade excessiva, ou outras situações que possam distrair o condutor.

Tema 6. Culpa atribuída.

Legalmente assumiu a culpa e a seguradora confirmou a atribuição.

Concorda com a atribuição de culpa.

Sofreu uma sanção por força do regulamento interno da corporação de bombeiros. Ficou inibido de conduzir por um período superior a 1 ano. Concorda com esta sanção, referindo que foi justa pelos danos que causou às duas colegas.

Entrevista validada pela participante após envio de resumo

Resumo da entrevista: Participante 19

Tema 1: Percepção sobre o acidente

O entrevistado descreve o acidente como uma colisão do seu veículo num outro. Não tem a certeza de ter adormecido, mas tem memória para o momento do embate e para os acontecimentos seguintes. Refere que foi um grande descuido.

Refere que na altura do acidente se sentiu um pouco culpado, enfatiza a preocupação que sentiu logo após o acidente em questionar as outras vítimas sobre os danos sofridos.

Tema 2: Percepção sobre auto-culpabilização

Refere que sempre se sentiu culpado pelos possíveis danos físicos a outras pessoas, pelo transtorno que lhes causou.

O entrevistado considera que podia ter evitado o acidente se tivesse parado para tomar um café, encostar para descansar ou lavar a cara. Refere que condução é uma tarefa importantíssima e que não valorizou o cansaço acumulado que sentia.

O entrevistado que uma das coisas que o perturba em relação ao acidente é o facto que actualmente continuar a sentir receio, perante a aproximação de outro veículo ou de um cruzamento, de que os acontecimentos se repitam. Refere sintomas de tensão muscular nessas circunstâncias. Refere-se também aos momentos após o acidente, relativamente ao sofrimento físico que sentiu. Salienta a possibilidade de danos graves nas outras pessoas e a sua incapacidade para lidar emocionalmente com essa situação, ainda que hipotética.

Comportamental

O entrevistado afirma claramente que facilitou o acidente não tendo feito uma pausa para descansar.

Caracteriológica

O entrevistado refere que por vezes vai a conduzir e pensa em muitas outras coisas como o trabalho, a situação económica ou a família. Define esta atitude como falta de concentração ou distração em relação ao acto de conduzir.

Refere que está a tentar mudar no sentido de ser mais concentrado e atento na condução. Salienta as alterações de humor, que tem após o acidente, principalmente com a família, que gostaria de mudar. Contudo, afirma essas alterações de humor não se verificam ao volante.

Tema 3: Mudanças de comportamento

Refere que ficou mais paciente ao volante. Relaciona com o acidente que sofreu, justificando que não vale a pena ter pressa ou ser impaciente na condução. Também afirma que deixou de fazer viagens seguidas e começou a fazer pausas na condução. Refere também que passou a conduzir com menos velocidade.

Mantém os comportamentos que adquiriu após o acidente e salienta que tem vindo a alterar os seus comportamentos para melhor.

O entrevistado acha que a culpa poderá mudar as pessoas que sejam conscienciosas.

Considera que a não existência de culpa poderá mudar as pessoas por relação ao trauma vivido e pelo receio de que os acontecimentos se repitam. Mas enfatiza que, também neste caso, depende da consciência de cada um.

Tema 4: Percepção sobre desempenho na estrada.

Distingue dois tempos, em que há uns anos atrás era descuidado e actualmente considera-se mais atento e mais cuidadoso. Salienta a vertente pública da via, enquanto espaço onde todos circulam. Considera que o peão é sempre uma vítima, sempre vulnerável e frágil. Define-se como um peão cumpridor.

Habitualmente cumpre.

O entrevistado afirma que aos condutores agressivos responde com desprezo.

O entrevistado define um bom condutor como uma pessoa atenta, que cumpre as regras e que tenha bom senso. Refere-se ao bom senso como não valorizar as atitudes negativas dos outros, ser mais tolerante e paciente.

Não clarifica a resposta, apesar de referir que às vezes vê grandes disparates na estrada.

O entrevistado considera que as outras pessoas violam menos as regras de circulação actualmente do que há algum tempo atrás. Refere a fiscalização e vigilância mais apertada da autoridade. Salienta também que algumas comunicações como as reportagens de perseguições em alta velocidade pode servir de estímulo e de publicidade para quem gosta de conduzir em velocidade excessiva.

O entrevistado refere que é muito frequente encontrar condutores agressivos. Considera que esta atitude tem tendência a aumentar, porque as pessoas vão para a estrada com todos os problemas quotidianos acumulados.

Tema 5: Prevenção percepção de risco

Identifica um problema na sinistralidade rodoviária. Atribui ao facto de os condutores serem os maiores causadores de vários tipos de acidentes, refere também o mau estado das estradas. Conclui que o resultado final é um nº elevado de acidentes com vários mortos e vários feridos.

Enfatiza a acção de fiscalização e vigilância por parte da autoridade. Defende ainda uma maior exigência na formação de condução. Considera que existem diferenças entre o código da estrada e a sinalização que é colocada nas vias e que as pessoas deviam ser informadas sobre essa situação.

O entrevistado menciona que tenta ser cumpridor, ter o máximo de atenção e de cuidado.

Enumera comportamentos de risco como a condução agressiva, a competição, a distração, o excesso de velocidade.

Tema 6: Culpa atribuída

Foi considerado formalmente culpado pela sua seguradora.

Concordou com a atribuição da culpa. Justifica pelo facto de ter cometido a infracção de ter ultrapassado a faixa de rodagem.

Sofreu a sanção de agravamento do prémio do seguro. Teve simultaneamente cobertura do seguro de trabalho, uma vez que regressava do serviço.

Entrevista validada após envio de resumo

Resumo de entrevista: Participante nº20

Tema 1. Percepção do acidente

O entrevistado descreve o acidente como uma colisão da sua mota com um veículo que já tinha estado envolvido num embate com um terceiro.

Refere que sentia dor pelas lesões que sofreu, mas salienta também o sentimento de raiva por não ter havido por parte das seguradoras respectivas uma atitude correcta. Critica também o papel da polícia. Menciona o facto positivo de estar coberto pelo seguro de trabalho, uma vez que ia a caminho do emprego.

Tema 2. Percepção sobre auto culpabilização

O entrevistado refere que nunca se sentiu culpado pelo acidente.

Considera que a única coisa que podia ter feito para evitar o acidente era não ter mudado de faixa, mas no entanto salienta que tendo outro veículo á frente, subitamente, não teria sido possível evitar o embate.

Enfatiza que o que mais o incomoda em relação ao acidente é a questão com a sua própria seguradora, que aceitou 50% de responsabilidade, quando o entrevistado acha que não teve qualquer responsabilidade.

Comportamental

O entrevistado refere que o único comportamento que teve que possa facilitar o acidente é o facto de andar de mota. Considera que é inevitável ter acidentes quando se anda de mota.

Caracterológica

Não identifica características facilitadoras de acidentes, contudo refere que já teve bastantes acidentes sem gravidade, principalmente nos primeiros dois anos de condutor. Refere a fadiga como factores causais para aqueles acidentes.

O entrevistado afirma que actualmente mudaria o seu temperamento na estrada, principalmente após o último acidente que sofreu. Refere que tem menos calma a conduzir, mas que é uma fase temporária.

Tema 3. Mudança de comportamentos

O entrevistado refere que após o acidente passou a conduzir automóvel e que conduz com mais velocidade, em particular na auto-estrada. Salienta que nota um aumento no consumo de combustível, devido á velocidade a que conduz.

Refere que mantém esses comportamentos adoptados após o acidente.

O entrevistado considera que a existência ou inexistência de culpa em acidentes não interfere com a mudança de comportamentos.

Tema 4. Percepção sobre o desempenho na estrada.

O entrevistado descreve-se como um condutor atento, que tenta sempre controlar o veículo. Diz ter bastante atenção aos peões, que refere serem um pouco imprudentes, por vezes. Como peão, diz ser mais cuidadoso por maior receio das lesões físicas.

O entrevistado afirma que a situação em que infringe regras é na auto-estrada, em relação ao excesso de velocidade. Refere também que, esporadicamente, passa um semáforo vermelho.

Atribui ao facto de vir com alguma velocidade, o que não permite travar a tempo de não passar o vermelho.

O entrevistado refere que perante condutores agressivos, habitualmente reage calmamente. Contudo, afirma que quando se atravessam á sua frente, buzina ou verbaliza alguns palavrões.

Descreve um bom condutor enfatizando o cumprimento do código.

O entrevistado refere-se ao comportamento dos outros condutores e peões acentuando o incumprimento das regras.

Considera que as outras pessoas violam muitas vezes as regras. Atribui esses comportamentos dos outros à agressividade existente entre as pessoas. Refere também a crise social e a competição entre as pessoas.

Refere que actualmente é menos frequente ver condutores agressivos. Distingue a agressão verbal do confronto físico, que diz ser menos frequente actualmente.

Tema 5. Prevenção e percepção do risco.

Identifica claramente um problema grave na sinistralidade rodoviária. Justifica afirmando que os acidentes podiam ser evitados. Refere também, mas com menos ênfase, as consequências dos acidentes.

Como medidas preventivas enumera a necessidade de maior vigilância por parte da autoridade e o melhoramento do estado das vias. Refere que todas as pessoas podem correr riscos por sua opção.

Afirma que tenta respeitar o código e andar calmo e descontraído.

Identifica comportamentos de risco como o excesso de velocidade, os consumos de álcool e drogas, mas enfatiza a agressividade.

Tema 6. Culpa atribuída.

Foi-lhe atribuída 50% da culpa pela sua seguradora.

Não concordou com a atribuição de culpa. Acha que não teve culpa no acidente. Refere que o auto da polícia não foi esclarecedor e que a sua testemunha não foi ouvida. Considera que foi injusta a atribuição da seguradora.

Não sofreu qualquer sanção formal. Refere que vai processar a seguradora.

Entrevista validada pelo participante após envio de resumo

Resumo de entrevista: Participante nº21

Tema 1. Percepção do acidente

O entrevistado descreve o acidente como um capotamento com colisão com uma árvore. Era passageiro e o condutor circulava em alta velocidade e bastante alcoolizado. O participante foi a única vítima com danos físicos. Tem amnésia para os momentos após o acidente e até uma semana depois.

Descreve o que sentiu quando acordou no hospital como um sentimento de revolta, mas refere que não tinha noção da gravidade das lesões que sofreu.

Tema 2. Percepção sobre auto culpabilização

O entrevistado refere que sentiu e sente-se culpado pelo acidente que sofreu. Enfatiza que saiu com o amigo porque este tinha um carro que dava nas vistas.

O entrevistado acha que podia e devia ter evitado o acidente se não tivesse ido com o amigo alcoolizado.

Refere que os sons do acidente ainda o perturbam, mas salienta o sofrimento físico porque passou e os problemas a nível laboral.

Comportamental

O entrevistado considera que o facto de ter bebido álcool o levou a deixar-se seduzir pela adrenalina de velocidade e da experiência de andar naquele carro.

Caracterológica

Considera-se responsável, mas afirma ter o gosto pela velocidade. Refere também que o facto de ser condutor de ambulâncias estimula o gosto pela velocidade.

O entrevistado refere que se pudesse mudar alguma coisa no seu temperamento, adoptaria uma condução mais defensiva quer nos seus veículos (automóvel e mota), quer nas ambulâncias. (GOSTO DE VELOCIDADE + CONDUÇÃO AGRESSIVA)

Tema 3. Mudança de comportamentos

Refere que alterou o seu comportamento, no sentido de conduzir com menos velocidade.

Mantém alteração de comportamento e refere que está mais atento a terceiros.

O entrevistado refere que a culpa em acidentes muda as pessoas se elas não forem irresponsáveis. No entanto, salienta que depende de cada um.

Considera que algumas pessoas sem culpa poderão mudar por terem medo de voltar a conduzir, mas também acha que depende de cada um.

Tema 4. Percepção sobre o desempenho na estrada.

Descreve-se como um condutor jovem, responsável, com alguns momentos de irresponsabilidade. Considera-se um peão muito responsável.

O entrevistado refere que há situações em que não cumpre as regras, principalmente de mota. Salienta a passagem de traços contínuos e o excesso de velocidade. Quando não cumpre é porque acha que não vai acontecer nada.

Refere que perante condutores agressivos reage consoante o humor que tiver. Por vezes reage da mesma forma agressiva.

Define um bom condutor como alguém que não põe os outros em risco e que tem uma condução defensiva.

Acha que há muitos bons condutores, mas salienta o desrespeito entre as pessoas. Não se refere aos peões.

O entrevistado acha que as outras pessoas infringem muitas vezes as regras. Atribui ao facto de as pessoas não medirem a gravidade das manobras e das suas consequências.

Por vezes cruza-se com condutores agressivos. Atribui essa atitude ao desrespeito pelos outros, ao stress da vida. Acha que as pessoas levam para a estrada os problemas que têm.

Tema 5. Prevenção e percepção do risco.

Identifica um problema na sinistralidade rodoviária. Relaciona com os mortos, feridos e danos materiais.

O entrevistado defende que os infractores deveriam ser confrontados com os feridos e vítimas dos acidentes, nos hospitais. Considera também que deveria ser utilizado o trabalho comunitário para os infractores.

Para evitar o acidente, o entrevistado refere que está mais atento à sua condução e à dos outros, no entanto, salienta que por vezes comete excessos (infracções).

O entrevistado identifica comportamentos de risco. Enumera o álcool, a condução agressiva, as ultrapassagens perigosas.

Tema 6. Culpa atribuída.

Não foi formalmente culpado do acidente.

Não se aplica.

Não sofreu qualquer sanção.

Entrevista validada pelo participante após envio de resumo

ANEXO I

Quadro de Tratamento Estatístico das Entrevistas

RESPOSTAS DE QUESTIONÁRIOS

Nº	Questões	Respondentes																					TOTAL
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	
1	Há quanto tempo ocorreu o acidente?(Anos)	4		0,83	4	0,58	0,25	3	2,25	1,58	1	4	3,08	3,33	1,5	0,33		3	3	0,75	0,58	2,5	2,08211
	Na altura do acidente seguia:																						
	A pé																						1
	Atropelado(a) na passadeira																						0
	Atropelado(a) na rua											1											1
2	Em veículo não motorizado (bicicleta ou outro)																						0
	Em veículo motorizado	1		1	1	1	1	1	1	1		1	1	1	1	1		1	1	1	1	1	18
	Mota			1	1	1								1	1						1		6
	Automóvel	1					1	1	1	1		1			1	1		1	1	1		1	12
	Outro																						0
	Que lugar ocupava na viatura?																						
3	Conductor	1		1	1	1	1	1	1	1		1	1	1	1	1		1	1	1	1		17
	Passageiro																					1	1
4	Quantas pessoas seguiam no seu veículo além de si?	1		0	0	0	1	0	1	3	0	2	0	0	0	0		1	2	0	0	1	12
	Esteve envolvido mais algum veículo?																						
5	Não	1						1	1	1		1	1					1				1	8
	Sim. Quantos?			1	1	1	1				1			1	1	2			2	1	2		14
6	Qual a sua situação clínica após o acidente.																						
	Lesões que sofreu																						0
	Resultante do acidente sucedido houve outras vítimas envolvidas.																						
7	Não			1	1	1	1	1	1		1		1	1	1	1					1	1	13
	Sim. Quantas?	1									3		2					1	4	2			13
	Qual a situação clínica em que ficaram essa vítimas?																						
8	Não sofreram qualquer tipo de danos																						0
	Ligeiramente feridas										1							1	4	2			8
	Gravemente feridas	1											1										2
	Morte										2		1										3
	Qual a sua relação com as vítimas do acidente?																						
9	Desconhecidos	1																	2	2			5
	Amigos										3		1					1	2				7
	Famíliares. Grau de parentesco												1										1

1ª PARTE - Caracterização do acidente

ANEXO J
Curriculum vitae



Europass Curriculum Vitae

Informação pessoal

Apelido(s) / Nome(s) próprio(s) **GUERREIRO MARTINS/ MARIA JOÃO**
Morada(s) Praceta Álvaro Mendes de Vasconcelos,5, 3º Esq., 2830 BARREIRO (Portugal)
Telemóvel 966411008
Fax(es)
Endereço(s) de correio electrónico jocablue@gmail.com
Nacionalidade Portuguesa
Data de nascimento 05/10/1967
Sexo Feminino

Experiência profissional

Datas 14/07/2009 →
Função ou cargo ocupado Enfermeira graduada
Principais actividades e responsabilidades Consulta Externa:
Prestou cuidados directos a utentes na Consulta Externa (sala de pensos).
Sala de pensos:
Penso e vigilância de doentes com feridas operatórias, lesões cutâneas traumáticas ou com fixadores externos; interligação com os Cuidados de Saúde Primários.

Nome e morada do empregador Centro Hospitalar de Setúbal-Hospital Ortopédico Sant'Iago do Outão
Morada(s) Lugar do Outão, 2900 Setúbal Setúbal (Portugal)
Tipo de empresa ou sector Saúde

Datas 15/07/1997 - 13/07/2009
Função ou cargo ocupado Enfermeira Graduada
Principais actividades e responsabilidades Consulta Externa:
Prestou cuidados directos a utentes na Consulta Externa (sala de gessos e sala de pensos), no balcão de ortopedia do Serviço de Urgência e na Sala de Cirurgia de Ambulatório, que iniciou a sua actividade em 2003.
Sala de pensos:
Penso e vigilância de doentes com feridas operatórias, lesões cutâneas traumáticas ou com fixadores externos; interligação com os Cuidados de Saúde Primários.
Sala de gessos:
Confecção e remoção de todo o tipo de aparelhos gessados, bem como de outras imobilizações - Robert-Jones, Watson-Jones, Gerdy, talas de Zimmer.
Compreendidas em actividades de colaboração, referencia a confecção de aparelhos gessados cruropodálicos em bebés, após correcção e manipulação incruenta de pés botos pelo ortopedista; confecção de aparelhos com manobras de correcção por gipsotomia.

Balcão de Ortopedia – Serviço de Urgência do hospital de Setúbal:
Confecção de imobilizações gessadas provisórias, nomeadamente talas gessadas; cuidados a doentes politraumatizados na sala de reanimação; administração de terapêutica, bem como punções venosas para antibioterapia ou para colheita de sangue para grupagem; colaboração com o ortopedista em manobras de redução fechada de fracturas ou luxações; acompanhamento de doentes politraumatizados ao Rx ou à TAC; transferência de doentes maca/maca, com suspeita ou

com traumatismo vértebro-medular instalado; início e manutenção, se necessário, do protocolo de corticosteróides para lesões vértebro-medulares; imobilização, em maca Coquille, de doentes a transferir para a UVM; colaborou e emitiu opinião sobre os materiais consumíveis no balcão de ortopedia sempre que foi para isso solicitada.

Sala de Cirurgia do Ambulatório:

Iniciou esta actividade no início de 2003. As funções desempenhadas referiam-se às funções de enfermeira circulante e de anestesia, numa sala de pequena cirurgia, em doentes submetidos a anestesia local ou loco-regional.

Nome e morada do empregador Centro Hospitalar de Setúbal-Hospital Ortopédico Sant'Iago do Outão
Morada(s) Lugar do Outão, 2900 Setúbal Setúbal (Portugal)
Tipo de empresa ou sector Saúde

Datas 25/06/1996 - 14/07/1997

Função ou cargo ocupado Enfermeira Graduada

Principais actividades e responsabilidades Serviço de Ortopedia Ala B Prestação de cuidados directos a doentes do foro ortopédico e traumatológico.
Cuidados pré e pós operatórios.

Datas 06/01/1996 - 24/06/1996

Função ou cargo ocupado Enfermeira

Principais actividades e responsabilidades Ginecologia:
Prestação de cuidados directos a doentes do foro ginecológico, em regime de internamento.
Colaboração em exames e técnicas ginecológicas.

Nome e morada do empregador Hospital Nossa Senhora do Rosário
Tipo de empresa ou sector Saúde

Datas 09/02/1993 - 05/01/1996

Função ou cargo ocupado Enfermeira

Principais actividades e responsabilidades Bloco Operatório:
Funções de enfermeira de anestesia, circulante e instrumentista

Datas 07/11/1992 - 08/02/1993

Função ou cargo ocupado Enfermeira

Principais actividades e responsabilidades Medicina A:
Prestação de cuidados a doentes do foro médico em regime de internamento.
Preparação de doentes para exames complementares de diagnóstico (imagiologia e técnicas invasivas).

Datas 02/01/1989 - 06/11/1992

Função ou cargo ocupado Enfermeira

Principais actividades e responsabilidades Início de funções como Enfermeira. Serviço de Ortopedia:
Prestação de cuidados directos a doentes do foro ortopédico e traumatológico, em regime de internamento.

Educação e formação

Datas 11/10/2007 →

Designação da qualificação atribuída Mestranda em Risco, Trauma e Sociedade
Nome e tipo da organização de ensino Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa
ou formação
Morada(s) Avenida das Forças Armadas, 1649-026 Lisboa Lisboa (Portugal)

Datas 11/10/2007 - 15/09/2008

Designação da qualificação atribuída Pós-graduação em Risco, Trauma e Sociedade. Classificação de 17 (dezassete valores)

Página 2 / 7 - Curriculum vitae de Para mais informações sobre o Europass, consulte <http://europass.cedefop.europa.eu>
GUERREIRO MARTINS/ MARIA JOÃO © Comunidades Europeias, 2003 20060628

Principais disciplinas/competências profissionais	Unidades Curriculares: Trauma e Comportamento Social: Stress, Memória e Identidade. Antropologia da Violência. Gestão Social do Risco e do Trauma. Métodos e Técnicas em Ciências Sociais. Antropologia da Saúde. Risco e Trauma: Vertentes Epidemiológicas e Médicas
Nome e tipo da organização de ensino ou formação	Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa
Morada(s)	Avenida das Forças Armadas, 1649-026 Lisboa Lisboa (Portugal)
Datas	21/05/2007 - 30/06/2007
Designação da qualificação atribuída	CAP - Certificado de Aptidão Pedagógica Nº EDF 453902/2007DL
Principais disciplinas/competências profissionais	Curso de Formação de Formadores. Competências pedagógicas para exercer a profissão de formadora, conforme as que são definidas no respectivo perfil profissional.
Nome e tipo da organização de ensino ou formação	Companhia Nacional de Serviços, SA (Entidade formadora)
Datas	12/09/2005 - 25/07/2006
Designação da qualificação atribuída	Licenciatura em Enfermagem: Classificação de 16 (dezassexis valores)
Principais disciplinas/competências profissionais	Curso de Complemento de Formação em Enfermagem. Disciplinas: Enfermagem:Natureza e Tendências Formação em Contexto de Trabalho Gestão em saúde Investigação em Enfermagem Estágio
Nome e tipo da organização de ensino ou formação	Escola Superior de Enfermagem Artur Ravara (Escola Superior de Enfermagem Artur Ravara)
Datas	02/06/1993 - 02/06/1993
Designação da qualificação atribuída	Bacharel em Enfermagem
Principais disciplinas/competências profissionais	Equivalência ao Bacharelato em Enfermagem, concedida pelo Ministério da Educação, em 2 de Junho de 1993.
Nome e tipo da organização de ensino ou formação	Ministério da Educação
Morada(s)	Lisboa (Portugal)
Datas	02/10/1991 - 17/07/1992
Designação da qualificação atribuída	Frequência do 1º (primeiro) ano do Curso de Sociologia
Nome e tipo da organização de ensino ou formação	Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa, em Lisboa
Datas	06/01/1986 - 16/12/1988
Designação da qualificação atribuída	Curso de Enfermagem Geral
Principais disciplinas/competências profissionais	Curso de Enfermagem Geral, com a classificação final de 15 (quinze) valores.
Nome e tipo da organização de ensino ou formação	Escola de Enfermagem S. João de Deus de Évora

Aptidões e competências pessoais

Primeira língua **Português**

Outra(s) língua(s)

Auto-avaliação

Nível europeu (*)

Inglês

Espanhol / Castelhana

Compreensão				Conversaço				Escrita	
Compreensão oral		Leitura		Interacção oral		Produção oral			
C1	Utilizador avançado	C1	Utilizador avançado	C1	Utilizador avançado	C1	Utilizador avançado	C1	Utilizador avançado
B1	Utilizador independente	B1	Utilizador independente	B1	Utilizador independente	B1	Utilizador independente	A1	Utilizador básico

(*) [Nível do Quadro Europeu Comum de Referência \(CECR\)](#)

Aptidões e competências sociais

Membro voluntário da Comissão de Protecção de Crianças e Jovens em Risco do Barreiro. Desempenho de funções como monitora e como enfermeira no âmbito do projecto "A minha casa é uma grande rua". Este projecto tinha como população alvo crianças/jovens com idades compreendidas entre os 6 e os 15 anos, com processos de promoção e protecção nesta CPCJ. As actividades desenvolvidas referem-se à identificação das crianças e jovens incluídos no projecto, bem como à avaliação e registo do historial clínico de cada criança/jovem, através da elaboração de ficha individual de saúde. No âmbito do projecto, e durante o período de permanência em campo de férias, promoveu acções informativas de prevenção, nomeadamente no que concerne à exposição solar e ao calor, acidentes em piscinas e praia, e desidratação. Foram assegurados cuidados de enfermagem 24 horas por dia e fez-se acompanhamento ao hospital de referência quando necessário. Perante a necessidade de administração de fármacos foram seguidas as directrizes da Linha de Saúde 24. Elaboração de relatório final, submetido à apreciação e avaliação da Presidente da CPCJ Barreiro.

Aptidões e competências de organização

Capacidade para trabalhar em Equipa.
Aptidão pedagógica.

Aptidões e competências técnicas

Competências técnicas ao nível de equipamentos e máquinas de uso ortopédico.

Aptidões e competências informáticas

Conhecimento do ambiente Windows na óptica do utilizador, nomeadamente Word, Excel e PowerPoint.

Outras aptidões e competências

Carta de condução

B

Informação adicional

Membro da equipa de Gestão do Risco Clínico para a consulta externa.

Membro do Gabinete do Utente.

Responsável pela Formação em Serviço.

Acções de formação realizadas:

Acção de Formação - "Cuidados de Enfermagem ao Doente Idoso"

Tema Apresentado - "A Depressão no Idoso"

Duração - 1 hora

Local - Departamento de Formação do Hospital Distrital do Barreiro

Data - 13 de Novembro de 1990

Acção de Formação - "Traumatismos vertebro-medulares - coluna cervical"

Duração - 2 horas 30 minutos

Local - Serviço de Ortopedia do Hospital Distrital do Barreiro

Data - Dezembro de 1990

Acção de Formação - "Aparelhos gessados"
Duração - 2 horas 30 minutos
Local - Serviço de Ortopedia do Hospital Distrital do Barreiro
Data - 31 de Janeiro de 1991

Acção de Formação - "III Jornadas de Enfermagem do Hospital Distrital do Barreiro - Investigação em Enfermagem"
Tema Apresentado - "Intercomunicação Bloco Operatório/Serviços"
Duração - 30 minutos
Local - Hospital Distrital do Barreiro
Data - 18 de Junho de 1993

"Jornadas Internas de Enfermagem – 2º Curso"
Participação em mesa redonda sobre: Feridas – Várias perspectivas e experiências.
Local: Hospital Ortopédico Sant'Iago do Outão
Data: 17-06-2000
Duração: 2 Horas

Encontro de Enfermagem do Hospital de São Bernardo e do Hospital Ortopédico Sant'Iago do Outão
Tema: Comunicação livre "Tratamento de Feridas – Uma experiência"
Local: Tróia
Data: 24 e 25 de Maio de 2001

Encontro de Enfermagem do Hospital de São Bernardo e do Hospital Ortopédico Sant'Iago do Outão
Tema: "Síndromes compartimentais do membro inferior"
Local: Tróia
Data: 24 e 25 de Maio de 2001

4ª Jornadas de Enfermagem do Serviço de Urgência do Hospital de São Bernardo
Tema: Workshop levantamentos e transportes de doentes. Imobilizações. Rolamentos e extracção de capacete.
Local: Instituto Politécnico de Setúbal
Data: 19,20 e 21 de Fevereiro de 2003
Duração: 24 Horas

Centro Hospitalar de Setúbal – Serviço de Gestão de Formação
Tema: "Mobilização de doentes do foro ortotraumatológico em SO"
Local: Serviço de Urgência do Hospital de São Bernardo
Data: 06-12-2006
Duração: 2 Horas

"Questão de Equilíbrio"- Associação de Educação e Inserção de Jovens
Tema: "Doenças sexualmente transmissíveis"
Local: Setúbal-Escola da Floresta
Data:14 de Fevereiro de 2008
Duração: 4 horas

Associação "O Sonho"

Tema: "Segurança-Prevenção de acidentes domésticos em crianças".

Local: Junta de Freguesia S. Sebastião-Setúbal

Data: 13 de Março de 2008

Duração: 1 hora

Anexos

ANEXO 1- Licenciatura em Enfermagem

ANEXO 2- Certificado de Aptidão Pedagógica

ANEXO 3- Frequência de Mestrado

ANEXO 4- Certificado de Estudos Pós-Graduados

NÍVEIS EUROPEUS – GRELHA DE AUTO-AVALIAÇÃO

		A1	A2	B1	B2	C1	C2
C O M P R E E N D E R	Compreensão oral	Sou capaz de reconhecer palavras e expressões simples de uso corrente relativas a mim próprio, à minha família e aos contextos em que estou inserido, quando me falam de forma clara e pausada.	Sou capaz de compreender expressões e vocabulário de uso mais frequente relacionado com aspectos de interesse pessoal como, por exemplo, família, compras, trabalho e meio em que vivo. Sou capaz de compreender o essencial de um anúncio e de mensagens simples, curtas e claras.	Sou capaz de compreender os pontos essenciais de uma sequência falada que incida sobre assuntos correntes do trabalho, da escola, dos tempos livres, etc. Sou capaz de compreender os pontos principais de muitos programas de rádio e televisão sobre temas actuais ou assuntos de interesse pessoal ou profissional, quando o âmbito da fala é relativamente lento e claro.	Sou capaz de compreender exposições longas e palestras e até seguir partes mais complexas da argumentação, desde que o tema me seja relativamente familiar. Consigo compreender a maior parte dos noticiários e outros programas informativos na televisão. Sou capaz de compreender a maior parte dos filmes, desde que seja utilizada a língua padrão.	Sou capaz de compreender uma exposição longa, mesmo que não esteja claramente estruturada ou quando a articulação entre as ideias esteja apenas implícita. Consigo compreender programas de televisão e filmes sem grande dificuldade.	Não tenho nenhuma dificuldade em compreender qualquer tipo de enunciado oral, tanto face a face como através dos meios de comunicação, mesmo quando se fala depressa, à velocidade dos falantes nativos, sendo apenas necessário algum tempo para me familiarizar com o sotaque.
	Leitura	Sou capaz de compreender nomes conhecidos, palavras e frases muito simples, por exemplo, em avisos, cartazes ou folhetos.	Sou capaz de ler textos curtos e simples. Sou capaz de encontrar uma informação previsível e concreta em textos simples de uso corrente, por exemplo, anúncios, folhetos, ementas, horários. Sou capaz de compreender cartas pessoais curtas e simples.	Sou capaz de compreender textos em que predomine uma linguagem corrente do dia-a-dia ou relacionada com o trabalho. Sou capaz de compreender descrições de acontecimentos, sentimentos e desejos, em cartas pessoais.	Sou capaz de ler artigos e reportagens sobre assuntos contemporâneos em relação aos quais os autores adoptam determinadas atitudes ou pontos de vista particulares. Sou capaz de compreender textos literários contemporâneos em prosa.	Sou capaz de compreender textos longos e complexos, literários e não literários, e distinguir estilos. Sou capaz de compreender artigos especializados e instruções técnicas longas, mesmo quando não se relacionam com a minha área de conhecimento.	Sou capaz de ler com facilidade praticamente todas as formas de texto escrito, incluindo textos mais abstractos, linguística ou estruturalmente complexos, tais como manuais, artigos especializados e obras literárias.
F A L A R	Interação oral	Sou capaz de comunicar de forma simples, desde que o meu interlocutor se disponha a repetir ou dizer por outras palavras, num ritmo mais lento, e me ajude a formular aquilo que eu gostaria de dizer. Sou capaz de perguntar e de responder a perguntas simples sobre assuntos conhecidos ou relativos a áreas de necessidade imediata.	Sou capaz de comunicar em situações simples, de rotina do dia-a-dia, sobre assuntos e actividades habituais que exijam apenas uma troca de informação simples e directa. Sou capaz de participar em breves trocas de palavras, apesar de não compreender o suficiente para manter a conversa.	Sou capaz de lidar com a maior parte das situações que podem surgir durante uma viagem a um local onde a língua é falada. Consigo entrar, sem preparação prévia, numa conversa sobre assuntos conhecidos, de interesse pessoal ou pertinentes para o dia-a-dia (por exemplo, família, passatempos, trabalho, viagens e assuntos da actualidade).	Sou capaz de conversar com a fluência e espontaneidade suficientes para tornar possível a interação normal com falantes nativos. Posso tomar parte activa numa discussão que tenha lugar em contextos conhecidos, apresentando e defendendo os meus pontos de vista.	Sou capaz de me exprimir de forma espontânea e fluente, sem dificuldade aparente em encontrar as expressões adequadas. Sou capaz de utilizar a língua de maneira flexível e eficaz para fins sociais e profissionais. Formulo ideias e opiniões com precisão e adequação ao meu discurso ao dos meus interlocutores.	Sou capaz de participar sem esforço em qualquer conversa ou discussão e mesmo utilizar expressões idiomáticas e coloquiais. Sou capaz de me exprimir fluentemente e de transmitir com precisão pequenas diferenças de sentido. Sempre que tenho um problema, sou capaz de voltar atrás, contornar a dificuldade e reformular, sem que tal seja notado.
	Produção oral	Sou capaz de utilizar expressões e frases simples para descrever o local onde vivo e pessoas que conheço.	Sou capaz de utilizar uma série de expressões e frases para falar, de forma simples, da minha família, de outras pessoas, das condições de vida, do meu percurso escolar e do meu trabalho actual ou mais recente.	Sou capaz de articular expressões de forma simples para descrever experiências e acontecimentos, sonhos, desejos e ambições. Sou capaz de explicar ou justificar opiniões e planos. Sou capaz de contar uma história, de relatar o enredo de um livro ou de um filme e de descrever as minhas reacções.	Sou capaz de me exprimir de forma clara e pormenorizada sobre uma vasta gama de assuntos relacionados com os meus centros de interesse. Sou capaz de explicar um ponto de vista sobre um dado assunto, apresentando as vantagens e desvantagens de diferentes opções.	Sou capaz de apresentar descrições claras e pormenorizadas sobre temas complexos que integrem subtemas, desenvolvendo aspectos particulares e chegando a uma conclusão apropriada.	Sou capaz de, sem dificuldade e fluentemente, fazer uma exposição oral ou desenvolver uma argumentação num estilo apropriado ao contexto e com uma estrutura lógica tal que ajude o meu interlocutor a identificar e a memorizar os aspectos mais importantes.
E S C R E V E R	Escrever	Sou capaz de escrever um postal simples e curto, por exemplo, na altura de férias. Sou capaz de preencher uma ficha com dados pessoais, por exemplo, num hotel, com nome, morada, nacionalidade.	Sou capaz de escrever notas e mensagens curtas e simples sobre assuntos de necessidade imediata. Sou capaz de escrever uma carta pessoal muito simples, por exemplo, para agradecer alguma coisa a alguém.	Sou capaz de escrever um texto articulado de forma simples sobre assuntos conhecidos ou de interesse pessoal. Sou capaz de escrever cartas pessoais para descrever experiências e impressões.	Sou capaz de escrever um texto claro e pormenorizado sobre uma vasta gama de assuntos relacionados com os meus centros de interesse. Sou capaz de redigir um texto expositivo ou um relatório, transmitindo informação ou apresentando razões a favor ou contra um determinado ponto de vista. Consigo escrever cartas evidenciando o significado que determinados acontecimentos ou experiências têm para mim	Sou capaz de me exprimir de forma clara e bem estruturada, apresentando os meus pontos de vista com um certo grau de elaboração. Sou capaz de escrever cartas, comunicações ou relatórios sobre assuntos complexos, pondo em evidência os aspectos que considero mais importantes. Sou capaz de escrever no estilo que considero apropriado para o leitor que tenho em mente.	Sou capaz de escrever textos num estilo fluente e apropriado. Sou capaz de redigir de forma estruturada cartas complexas, relatórios ou artigos que apresentem um caso com uma tal estrutura lógica que ajude o leitor a aperceber-se dos pontos essenciais e a memorizá-los. Sou capaz de fazer resumos e recensões de obras literárias e de âmbito profissional.