



FICHA TÉCNICA

# CONDUÇÃO DEFENSIVA

**Níveis GDE**

**Nível 1** - Nível Atitudinal; **Nível 3** - Nível Tático; **Nível 4** - Nível Operacional

**Temas Transversais**

**Tema 5** - Conhecimento das Regras de Trânsito;  
**Tema 6** - Domínio das Situações de Trânsito;  
**Tema 7** - Controlo do Veículo

**Síntese informativa**

- Conceito de condução defensiva
- Atitude e comportamentos face às situações: preparar-se; prever; antecipar; sinalizar; estabelecer contacto visual; manter a distância

## SUGESTÕES DE OPERACIONALIZAÇÃO

### FORMAÇÃO TEÓRICA

**Nível 1** - Nível Atitudinal - Conhecimentos Básicos de Segurança Rodoviária

Objectivos	Métodos e Recursos
Reflectir sobre a atitude geral a demonstrar durante a prática de condução defensiva	Método expositivo Método interrogativo Método activo
Reflectir sobre os comportamentos seguros e responsáveis dos condutores que praticam condução defensiva	Grupos de discussão Trabalhos de grupo

Portaria nº 536/2005, de 22 de Junho

Cap. I, Sec. I, IV - 3

### FORMAÇÃO PRÁTICA

**Nível 3** - Nível Tático - Domínio das Situações de Trânsito

Objectivos	Métodos e Recursos
Treinar no trânsito os comportamentos seguros e responsáveis da condução defensiva	Método demonstrativo Método interrogativo Condução comentada Veículo de instrução

**Nível 4** - Nível Operacional - Controlo do Veículo

Objectivos	Métodos e Recursos
Aplicar técnicas activas de condução tendentes a reduzir o risco de acidente	Análise de erros Veículo de instrução

Portaria nº 536/2005, de 22 de Junho

Cap. II, Sec. II, 3.8, 3.9 e 3.10



## CONDUÇÃO DEFENSIVA

### CONCEITO DE CONDUÇÃO DEFENSIVA

Define-se por “condução defensiva” conduzir de forma a prevenir, evitar e não provocar acidentes, sejam quais forem as condições de circulação inerentes à via, ao veículo e meteorológicas, e quaisquer que sejam os comportamentos dos outros utentes, condutores e peões.

### ATITUDE

É a componente principal e imprescindível para se efectuar uma condução segura, confortável e económica. O segredo reside na “mente”.

O condutor deve manter uma atitude responsável na tarefa da condução, estando ciente dos riscos que corre e consciente de que é dele próprio que provêm os maiores perigos, da sua concentração, do seu estado físico, do seu carácter e das suas emoções.

Qualquer percurso, seja ele longo ou curto, rápido ou demorado, efectuado em boas condições ou perante as mais adversas condições deve ser tido como potencialmente perigoso. Mesmo um percurso que um condutor com o seu veículo habitual realize todos os dias do ano, nunca se repete, é sempre diferente, pois os factores que constituem as condições do percurso são muito variáveis, independentes e muitos deles não controláveis. A velocidade, a aderência, a visibilidade, o estado do condutor, o estado do veículo, o restante tráfego, a hora, as condições atmosféricas, etc..

Por isso, cada vez que se prepara para entrar no carro e antes de dar à chave na ignição, deve estabelecer uma estratégia e pensar naquilo que vai fazer.

Mais de 90% dos acidentes têm como factor causal principal o condutor, pelo que temos de acreditar que é a ele, condutor, que cabe evitar os acidentes.



## PREPARAR-SE

A preparação é importante, podendo dela depender a segurança de qualquer viagem, e passa não só pela manutenção preventiva do veículo e do seu conhecimento antecipado (veja módulo específico sobre o veículo), mas também pelo planeamento do trajecto.

O planeamento faz parte da função estratégica necessária à condução de um veículo. No planeamento o condutor deve proceder a uma verificação a três níveis do percurso:

**Antes:** verificar o estado do veículo, as condições do tráfego e atmosféricas, as suas necessidades pessoais (descanso, alimentação, e demais necessidades fisiológicas,...), estudar e prever alternativas em caso de tráfego ou outras condicionantes.

**Durante:** meios necessários durante o percurso, tais como mapas, roteiros, números de emergência, equipamentos de intervenção em caso de avaria ou acidente, reabastecimento ou manutenção, etc.

**Depois:** local para estacionar, etc.

## PREVER

Um mecanismo importante da condução defensiva é a capacidade mental de prever os acontecimentos. Esta previsão baseia-se em dados e informações disponíveis no cenário rodoviário e na experiência, na memória e nos conhecimentos do condutor.

Trata-se de efectuar um raciocínio de causa-efeito acerca dos acontecimentos que vemos, da informação disponível e dos acontecimentos que esperamos que sucedam.

Veja-se o exemplo bem conhecido do aparecimento inesperado de uma bola, à frente do veículo que conduzimos. De imediato nos vem à cabeça a mensagem de que “atrás de uma bola, vem sempre uma criança”. O que fazemos é uma previsão. Perante o estímulo visual “bola”, fazemos uma associação de ideias ao possível aparecimento de uma criança no seu encaicho.



## **ANTECIPAR**

Para completar o raciocínio anterior, e fazendo fé de que o evento que prevemos, se possa tornar realidade, devemos de imediato agir, de forma defensiva. Se vemos uma bola, sendo expectável o aparecimento de uma criança, o condutor deve/pode de imediato, retirar o pé do acelerador, olhar à sua volta tentando identificar o local de aparecimento de qualquer criança (ou de outra pessoa), afastar-se da zona da berma ou do passeio, buzinar (caso aviste alguém a aproximar-se), etc.

Antecipação é actuar antes de ser necessário. A antecipação é um comportamento inerente à condução defensiva.

## **SINALIZAR**

Como medida defensiva, deve o condutor dar a conhecer as suas intenções, demonstrando aos outros utentes, que manobras pretende efectuar alguns segundos antes de realizar a manobra pretendida, através de sinalização que deve ser efectuada quando se pretende mudar de direcção, parar, ultrapassar, estacionar, etc.

O hábito de sinalizar as manobras, mesmo quando não exista qualquer condutor nas proximidades, permite criar um automatismo saudável e seguro.

Por vezes os condutores efectuam sinais fora de tempo e de forma incorrecta, transmitindo informação errada ou passível de ser mal entendida. Por isso, nunca confie absolutamente nos sinais dos outros.

## **ESTABELEECER CONTACTO VISUAL**

A fim de garantir uma comunicação eficaz, certifique-se de que os outros o vêem e entendem quais são as suas pretensões. Por exemplo, antes de efectuar uma ultrapassagem, certifique-se de que o veículo que vai ultrapassar o está ver e compreendeu que o pretende ultrapassar, especialmente se isso acontecer num local onde o veículo que pretendemos ultrapassar também pode iniciar uma ultrapassagem ou voltar à esquerda.



Para além dos sinais visuais, luminosos ou gestuais, pode, nalguns casos, fazer uso dos sinais sonoros. Faça-o sempre que, por motivo de perigo iminente, necessitar de estabelecer o contacto visual com outros condutores ou peões ou pretender que o vejam a si.

Por vezes, alguns sinais podem ter significados diferentes para diferentes condutores. Por exemplo, fazer sinais de luzes (ligar de forma intermitente, duas ou três vezes as luzes de estrada ou máximos) na aproximação de uma intersecção, pode significar:

- **Pode avançar, eu cedo a passagem**
- ou
- **Atenção que eu estou aqui e vou passar**

As duas informações são contraditórias, mas utilizam o mesmo sinal. Para entender se a mensagem significa “pode avançar” ou “pare”, terá de associar outras informações, tais como, a posição do veículo, a sua velocidade, algum sinal gestual do condutor, um sinal de mudança de direcção, etc.

Por isso, apesar dos sinais dos outros também serem úteis para nós, desconfie sempre!

## **MANTER A DISTÂNCIA**

Talvez uma das mais importantes medidas defensivas.

A manutenção permanente de uma distância de segurança relativamente aos veículos à nossa frente e à nossa retaguarda. Garantindo esta distância, garante espaço de visibilidade, de acção e de reacção. A distância de segurança, conforme indica o Código da Estrada, é o espaço disponível para imobilizar o veículo em segurança. Este espaço corresponde no mínimo ao tempo de reacção do condutor e na sua forma optimizada, deve corresponder à distância de paragem do veículo.