



## FICHA TÉCNICA

## ERRO DO CONDUTOR

## Níveis GDE

Nível 1 - Nível Atitudinal; Nível 3 - Nível Tático

## Temas Transversais

Tema 1 - Conhecimento de si próprio como Condutor;  
 Tema 2 - Atitudes e Comportamentos; Tema 6 - Domínio das Situações de Trânsito

## Síntese informativa

- Factores Humanos nos acidentes
- Condutor como promotor de segurança rodoviária
- Actos inseguros: intencionais e não intencionais

## SUGESTÕES DE OPERACIONALIZAÇÃO

## FORMAÇÃO TEÓRICA

Nível 1 - Nível Atitudinal - Conhecimentos Básicos de Segurança Rodoviária

Objectivos	Métodos e Recursos
Conhecer a forma como se produz o erro ao volante, afectando a segurança do veículo, a do condutor e a dos outros utentes da via	Método expositivo Método activo Grupos de discussão Trabalhos de grupo

Portaria nº 536/2005, de 22 de Junho

Cap. I, Sec. I, 2.1

## FORMAÇÃO PRÁTICA

Nível 3 - Nível Tático - Domínio das Situações de Trânsito

Objectivos	Métodos e Recursos
Treinar na prática as formas de se evitarem erros ao volante	Condução comentada Condução em autonomia Veículo de instrução

Portaria nº 536/2005, de 22 de Junho

Cap. II, Sec. II - 3.11

## ERRO DO CONDUTOR



### FACTORES HUMANOS NOS ACIDENTES

O sistema rodoviário tem uma complexidade considerável. Para que seja possível realizar a tarefa de condução de forma adequada, esta complexidade deve ser gerida pelo condutor, fazendo uso da sua competência e das suas capacidades funcionais.

Por este motivo se afirma que o papel do condutor é fundamental para a segurança rodoviária uma vez que ele é o último elo em qualquer cadeia de acontecimentos, simplesmente pelo facto de ser o último a tomar uma decisão.

Apesar do ser humano ser para muitos considerado como o “elo mais fraco”, é sem dúvida o elemento mais flexível e adaptável de todo o sistema rodoviário, sendo esta flexibilidade e adaptabilidade capazes de assegurar a segurança rodoviária nos mais variados momentos. No entanto, aquilo que o torna único e indispensável pode em alguns momentos representar a sua fraqueza.

Todos conhecem a frase “Errar é humano”. Apesar do erro não ser uma condição exclusiva dos seres humanos, é importante reconhecer que este pode ter diversas origens e que muitas vezes o erro de um humano



é somente a face visível de uma série de problemas escondidos que o sistema contém. Assim, pode-se afirmar que o elemento humano tem a capacidade para ser um elemento de fiabilidade em qualquer sistema complexo, tal como é o sistema rodoviário, pois quando surge um problema neste sistema o condutor é capaz de gerir os constrangimentos que daí advêm, adaptar o seu comportamento às quaisquer condições externas, resolver os problemas, e até criar novos procedimentos.

## **CONDUTOR COMO PROMOTOR DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA**

É por este motivo que a formação e a experiência são muito importantes porque preparam o condutor para que consiga desempenhar na perfeição o seu papel de “promotor de segurança rodoviária”.

Apesar de se poder afirmar que o ser humano tem capacidades para actuar com inteligência e tomar as decisões certas, com base na formação obtida, nas competências adquiridas e na experiência alcançada, é importante não esquecer que este mesmo ser humano tem recursos limitados. Isto significa que, por muito que o condutor se esforce para fazer face às exigências de determinadas situações, ele nem sempre conseguirá dar uma resposta cabal pela dificuldade que estas situações comportam. Para compreender este aspecto basta entender como funciona o ser humano. Se nos remetermos aos textos que constam nas fichas referentes aos mecanismos de atenção e percepção, facilmente compreendemos que o ser humano não consegue detectar e identificar uma quantidade ilimitada de estímulos. Paralelamente, será impossível fazermos uma quantidade ilimitada de tarefas, mesmo que sejamos pessoas muito activas e bem treinadas para realizar várias actividades em simultâneo. Independentemente da variabilidade que os diferentes seres humanos possam conter relativamente à capacidade de realização de múltiplas tarefas, é certo que existe um limite.

Imagine-se que um condutor segue por uma estrada com muito trânsito e que no banco de trás segue o seu filho de 4 anos de idade. A certa altura, e por qualquer motivo, a criança consegue soltar-se da cadeirinha onde está e começa a descer para ir ter com o pai ao banco da frente. Ao mesmo tempo que esta cena decorre toca o telemóvel que está pousado no banco da frente do passageiro. Perante este cenário (que não se trata



de uma situação hipotética mas de algo já testemunhado por um condutor) será possível este condutor realizar todas estas tarefas simultaneamente (conduzir, prender de novo a criança e atender a chamada)? É claro que não. No entanto este impedimento não é única e exclusivamente para uma impossibilidade física (como conduzir e prender a criança de novo na cadeira), mas também para uma impossibilidade a nível mental. Já aconteceu frequentemente um condutor viajar para um destino que não conhece, levar passageiros consigo, e não conseguir processar todas as informações que os diferentes passageiros vão dizendo relativamente às decisões de navegação que este deve tomar. O que normalmente acontece é o condutor ficar mais baralhado ainda.

Através destes exemplos é possível ver que os recursos que o ser humano possui podem esgotar-se em determinadas circunstâncias excessivamente exigentes, podendo conduzir a falhas com consequências sérias. Por este motivo é importante ter a noção que um erro pode ter inúmeras razões e que, para combater esse tipo de erro, diferentes medidas devem ser tomadas. Estas medidas podem muitas vezes ultrapassar o âmbito de actuação do condutor (como por exemplo medidas que devam ser tomadas ao nível do ambiente rodoviário), enquanto outras estão directamente relacionadas com a conduta do próprio.

### ACTOS INSEGUROS: INTENCIONAIS E NÃO INTENCIONAIS

Um erro está definido como sendo falha de uma sequência planeada de actividades físicas ou mentais para atingir um objectivo esperado. Estes erros são referidos frequentemente como causa imediata de um acidente, no entanto podem ocorrer como consequência de vários factores interactivos. A acção humana que antecede o acidente deve ser considerada com um **acto inseguro**, uma vez que é muitas vezes o fim de uma cadeia de factores que conduziram a essa situação.

Podem ser considerados dois grandes grupos de actos inseguros: os intencionais e os não intencionais.





Os actos inseguros intencionais podem dar origem a violações, ou seja, a transgressões propositadas do código da estrada. Estas transgressões podem ser de rotina (cometidas com regularidade e de forma automática), ou acontecer de forma excepcional (reflectindo um comportamento que ocorre esporadicamente e em situações não habituais). Vários são os exemplos de transgressões cometidas nas estradas portuguesas todos os dias. Considere-se um condutor que conduz com uma velocidade superior a 120 km/h e que tem a consciência que está em transgressão ou alguém que vê um sinal vermelho mas segue a sua marcha ignorando conscientemente este sinal.

Do lado oposto estão actos inseguros que são realizados de forma inconsciente, ou seja, eles não reflectem uma transgressão propositada ao código da estrada. Estes actos não intencionais podem resultar de falhas de memória ou falhas de atenção que dão origem a actos inseguros. Imagine-se um condutor que está desatento à tarefa de condução e que a certa altura entra numa estrada com sentido proibido, ou por outro lado que está a ter uma discussão acesa com o passageiro que vai ao seu lado e que não repara que o carro da frente travou a fundo. Estes exemplos reflectem que determinados actos inseguros acontecem de forma não intencional devido a falhas de atenção.

Dentro dos actos inseguros não intencionais podem acontecer ainda acções que são esquecidas ou realizadas fora de tempo ou da sequência prevista. Como exemplos podemos ter um condutor que, ao anoitecer, se esquece de acender os médios do seu carro; ou então alguém que a realizar uma mudança de direcção não acciona o pisca.

Adicionalmente, podemos ainda ter os erros cometidos pelo facto de o condutor fazer aplicação de uma regra num momento inapropriado ou pelo facto de ter falta de conhecimento, falta de experiência, ou até porque as suas capacidades podem estar momentaneamente reduzidas. Este tipo de erros podem acontecer frequentemente quando os condutores estão excessivamente cansados. Tome-se por exemplo alguém que está a conduzir há muitas horas sem descansar. A certa altura pretende fazer uma mudança de direcção e faz um mau julgamento da distância a que está o veículo que circula em sentido contrário. Podemos também ter como exemplo um condutor inexperiente que sai do parque de estacionamento e só olha para um dos lados para entrar na estrada.



Para finalizar esta ficha é importante não esquecer que os acidentes não têm uma única origem e que podem ser consequência de erros de natureza muito diferente. Os actos inseguros realizados pelos condutores podem ser intencionais ou não intencionais, podendo estes últimos decorrer de uma sucessão de outros acontecimentos que podem não ser totalmente controlados pelo condutor. No entanto, é importante que o condutor saiba que, mesmo que não tenha intenções de errar, é importante que se tomem medidas que antecipem e mitiguem a ocorrência de actos inseguros e consequentemente os acidentes. O condutor deve igualmente ter a consciência que determinadas condições do envolvimento e do próprio ambiente rodoviário podem influenciar a ocorrência de actos inseguros da sua parte.

Imagine-se por exemplo uma estrada que possui sinalização vertical ambígua e pouco visível. Se esta estrada não for familiar para este condutor e se esta sinalização for muito importante para que ele se oriente, é possível que o condutor possa alterar a sua condução e realizar manobras que sejam mais perigosas (como por exemplo, se vê uma placa muito tardiamente porque estava obstruída, o condutor pode se obrigado a travar repentinamente e provocar um incidente). Nestes casos o condutor deve tomar atitudes mais prudentes e, por exemplo, conduzir mais devagar.

É importante que o condutor consiga reconhecer as situações que, por algum motivo relativo a si ou ao ambiente rodoviário, possam aumentar o risco de ocorrência de um acidente rodoviário. Nestes casos deve agir em conformidade para poder ser um agente de fiabilidade e potenciador da segurança rodoviária.