



FICHA TÉCNICA

MECANISMO DE REACÇÃO 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

- Natureza dinâmica e complexa da tarefa da condução
- Prática de acções no trânsito
- Tempos de reacção
- Estado físico e psicológico e tempo de reacção
- Estado emocional e tempo de reacção

SUGESTÕES DE OPERACIONALIZAÇÃO

FORMAÇÃO TEÓRICA

Nível 1 - Nível Atitudinal - Conhecimentos Básicos de Segurança Rodoviária

Objectivos	Métodos e Recursos
Conhecer os tipos de reacção do condutor	Método expositivo
Compreender a influência do estado físico no tempo de reacção do condutor	Método interrogativo
Compreender a influência do estado psicológico no tempo de reacção do condutor	Método activo
	Grupos de discussão
	Trabalhos de grupo

Portaria nº 536/2005, de 22 de Junho

Cap. I, Sec. I, I - 4

FORMAÇÃO PRÁTICA

Nível 3 - Nível Tático - Domínio das Situações de Trânsito

Objectivos	Métodos e Recursos
Treinar a reagir atempadamente face à pertinência das informações rodoviárias provenientes do ambiente rodoviário	Método demonstrativo
	Condução comentada
	Veículo de instrução

Portaria nº 536/2005, de 22 de Junho

Cap. I, Sec. II, 3.6 e 3.9



MECANISMO DE REACÇÃO DO CONDUTOR

NATUREZA DINÂMICA E COMPLEXA DA TAREFA DA CONDUÇÃO

A condução é, muitas vezes, caracterizada por ser uma tarefa dinâmica e complexa. Tarefa dinâmica porque se realiza num sistema que se altera, a cada segundo, e onde os actores deste sistema se movem, agem e interagem entre si.

Tarefa complexa porque exige ao condutor uma adaptação constante, em termos sensoriais e motores, ou seja, o condutor deve estar sempre atento às informações que o rodeiam, usando-as para tomar decisões adequadas e agir, de acordo com as suas intenções.

Quando se fala de reacção do ser humano, é importante ter a noção de que existem, em termos gerais, dois tipos de mecanismos que permitem aos indivíduos produzir uma acção. Dependendo do tipo de mecanismo envolvido, as acções podem ser actos reflexos ou actos voluntários.

Os primeiros não dependem da nossa vontade, e como tal são realizados involuntariamente. Um exemplo de um mecanismo involuntário é, quando uma pessoa toca numa superfície quente, e retira a zona da pele em contacto quase instantaneamente. O movimento produzido pelo segmento corporal é um movimento reflexo.

Os segundos actos dizem respeito aos actos voluntários e dependem inteiramente da nossa vontade. Estes actos/acções são geralmente realizados depois do nosso cérebro receber as informações necessárias, depois de decidir se deve realizar uma resposta motora ou não, e depois de programar qual a resposta que será executada.

PRÁTICA DE ACÇÕES NO TRÂNSITO

Tratando-se da tarefa de condução, sabe-se que os movimentos que produzimos dentro do nosso veículo podem ser executados conscientemente ou fazer parte de gestos automatizados com a prática. Imagine-se que conduzimos no centro de uma cidade e que vamos muito atentos à estrada, porque o trânsito é denso e existem muitas pessoas na rua. Se formos condutores



experientes, realizamos determinados gestos que são conscientes e outros que são totalmente automáticos. Por exemplo, na colocação de diferentes mudanças, podemos realizar gestos automaticamente, sem necessitarmos de estar conscientemente a pensar que temos de mover a perna e o pé esquerdo para pressionar no pedal da embraiagem, ou de mover o braço direito para colocar a segunda ou a terceira mudança.

TEMPO DE REACÇÃO

Outros gestos podem ser controlados conscientemente, e essa consciência é testada, quando ao recordar a viagem que fez, o condutor se lembra de ter ocorrido determinada situação e ter produzido determinado gesto.

A consciência da situação depende de muitos factores, nomeadamente da sua importância e da diferenciação relativamente aos padrões de normalidade.

Assim, travar e acelerar, durante a viagem, podem ser gestos realizados automaticamente numa condução regular e sem incidentes. Os nossos gestos deixam de ser automáticos e passamos a agir, conscientemente, caso um peão surja à nossa frente repentinamente para poder travar atempadamente. Nesta travagem de emergência, apesar de podermos ter a noção de que a resposta foi instantânea, existiu um período de tempo entre o momento em que o peão foi detectado e o momento em que iniciámos o movimento do nosso pé em direcção ao pedal do travão. Este tempo, que medeia a detecção de um estímulo e o início de uma resposta motora, designa-se de tempo de reacção.

Os condutores podem ter diferentes tempos de reacções. Um mesmo condutor pode reagir mais prontamente em determinadas condições do que outras. O tempo de reacção não é algo imutável, varia de acordo com determinadas condicionantes. Pode depender da complexidade do estímulo e da presença de mais estímulos que comprometem a sua identificação.

Quanto mais complexo for o estímulo ou quanto maior for a confusão entre aquele estímulo e outros semelhantes, maior será o tempo necessário para o condutor identificar o que significa e maior será o tempo para ser produzida uma resposta adequada.



ESTADO FÍSICO E PSICOLÓGICO E TEMPO DE REACÇÃO

O tempo de reacção pode também variar de acordo com factores respeitantes ao condutor, e ao seu estado físico e psicológico. Alguns deles são o consumo de álcool, a fadiga, a sonolência e a ingestão de determinados medicamentos, pois podem fazer com que a identificação do estímulo seja retardada, bem como o processo de tomada de decisão para a acção.

ESTADO EMOCIONAL E TEMPO DE REACÇÃO

Determinados estados emocionais podem igualmente contribuir para que o condutor reaja mais lentamente do que é habitual. Alguém que vai muito aborrecido ou preocupado com algum assunto pode distrair-se facilmente da condução automóvel para dirigir toda a sua atenção para o problema que o ocupa nesse preciso momento.