



## REFLEXÕES SOBRE O ENSINO DA ECO-CONDUÇÃO

PEDRO RODRIGUES . Psicólogo

Novembro 2009 (revisto em Abril 2010)

Este artigo surge na sequência de uma comunicação que realizei no Seminário de eco-condução, organizado pelo IMTT a 20 de Maio de 2009. Nele procuro desenvolver a minha reflexão sobre o ensino da condução e, mais especificamente, da eco-condução, indo buscar conceitos da psicologia social, da intervenção social, da psicopedagogia e da psicologia clínica.

Parto do conceito de Sistema e dos seus princípios básicos para reflectir sobre o funcionamento do Sistema de Circulação Rodoviário. Ao abordar a inevitabilidade da mudança, distingo tipos de mudança, resistência à mudança e identifico o instrutor de condução como potencial promotor de mudança. Como a adaptação a cada situação implica tomar decisões, exploro o processo de Tomada de Decisão e destaco como o instrutor de condução tem de estabelecer uma Relação Pedagógica com os seus instruendos, permitindo-lhe realizar a Diferenciação Pedagógica necessária para a promoção de aprendizagens. Destaco o contributo de Bruner para a promoção das aprendizagens e a necessidade de promover uma atitude positiva face à eco-condução. Ao longo de todo o texto procuro retirar recomendações para a prática pedagógica de um instrutor de condução que se quer cada vez mais reflexivo.



O ensino da **eco-condução** surge, hoje em dia, como uma necessidade sócio-cultural. A análise das consequências de uma condução ecologicamente irresponsável em comparação com as vantagens de uma condução eco-responsável, impõem esta temática na formação de condutores logo desde a sua formação inicial.

Colocam-se assim novos desafios aos instrutores de condução: Como ensinar a condução? Como ensinar a eco-condução?

Numa sociedade que muda tão depressa, os instrutores de condução têm de desenvolver a sua prática pedagógica de forma a promover nas novas gerações de condutores uma atitude cívica e uma prática de condução segura, responsável e ecologicamente consciente. Só a análise e a reflexão sobre a prática pedagógica da instrução de condução, acompanhada da actualização dos procedimentos formativos dos próprios instrutores, poderá dotar estes profissionais das ferramentas necessárias para responder adequadamente aos novos desafios que se lhes colocam.

O ensino e a prática da condução concretizam-se numa sociedade com regulamentos, princípios, valores e costumes próprios, num fenómeno sistémico complexo. A Teoria Geral dos Sistemas (Eriksson e al., 2003) oferece um enquadramento teórico interessante para compreendermos melhor o funcionamento do Sistema de Circulação Rodoviário e os seus processos de mudança.

Quando falamos de **Sistema** referimo-nos a um grupo de elementos em interacção uns com os outros, ao longo do tempo, com padrões circulares de interacção, que formam um contexto estável e que interagem com elementos externos. (Jones, 1999).

Se pensarmos no Sistema de Circulação, é relativamente consensual que os principais elementos que o compõem são o Homem, o veículo, a via e o ambiente (Gomes, 1993).

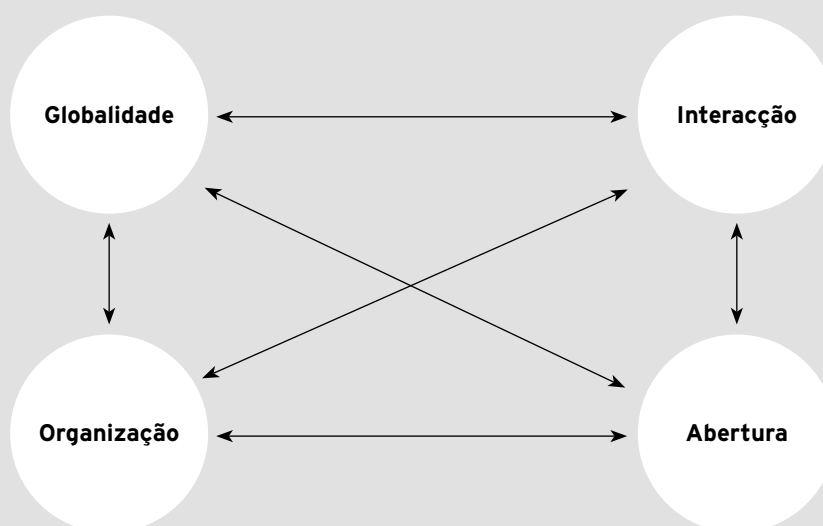
O Sistema de Circulação é bastante complexo, estando em constante interacção com aquilo que o rodeia. Existem **4 princípios básicos no funcionamento de um Sistema** (baseado em Monteiro & Ribeiro dos



Santos, 1996) que se influenciam mutuamente, apesar de cada princípio ter características próprias:

1. **Globalidade;**
2. **Interacção;**
3. **Organização;**
4. **Abertura.**

**Esquema 1:** Princípios base de um Sistema



- **O princípio da Globalidade** significa que o Sistema funciona como um todo, incluindo e excluindo elementos, formando uma unidade com características específicas. Cada um dos seus elementos pode ser por sua vez também uma unidade, um sistema. Surgem desta forma subsistemas, relacionados entre si. Quanto maior for o número de subsistemas, mais complexo será esse sistema.

Se analisarmos cada um dos elementos (Homem, veículo, via e ambiente) do Sistema de Circulação Rodoviário, compreendemos que cada um deles é por sua vez um sistema constituído por elementos próprios, um subsistema do Sistema de Circulação Rodoviário. Como os sistemas funcionam de forma global, basta por vezes a alteração de um pequeno factor para alterar a dinâmica.



**A subida do preço do combustível pode ser um factor determinante para mudar a atitude de alguns condutores, quando confrontados com a economia que pode resultar da prática de uma condução económica.**

- **O princípio da Interação** implica que existe uma relação não simétrica entre os elementos do Sistema. O bom funcionamento do Sistema pressupõe que a interacção entre os seus elementos é complementar e funcional. Pensando nos quatro grandes elementos do Sistema de Circulação Rodoviária - o Conductor, o Veículo, a Via e o Meio Ambiente - percebemos que a prática de uma condução eco-responsável (e defensiva) só pode ser atingida através de uma interacção complementar entre esses elementos. O condutor tem a responsabilidade de dinamizar essa interacção através da prática da condução. Como a condução de um veículo se faz com base num conjunto de automatismos motores, o ensino de automatismos eco-eficientes na formação inicial de condutores pode condicionar positivamente os comportamentos futuros dos condutores assim formados.

**Se o condutor treinar na sua formação inicial, comportamentos de eco-condução como manter o conta-rotações em valores mais económicos, compreendendo as vantagens deste estilo de condução, será provável que enquanto condutor autónomo implemente a eco-condução.**

- **O princípio da Organização** implica que existe uma estrutura interna no Sistema. Essa vertente estrutural define a posição que os elementos ocupam no mesmo, condicionando o comportamento de cada elemento ou subsistema. No Sistema de Circulação Rodoviário, o factor humano é o elemento decisivo pois é o único que tem a possibilidade de analisar a situação e reagir em conformidade. Os normativos legais impõem códigos de conduta aos utentes da via pública, mas a sua implementação nas situações do dia-a-dia é feita pelos condutores. Assim, a responsabilização do condutor como principal agente da eco-condução, o treino sistemático de técnicas e práticas de condução eco-consciente e a valorização dos condutores que realizam uma condução com essas características, devem ser aspectos privilegiados na estrutura e subestruturas do Sistema de Circulação Rodoviário Português.



**Devem ser valorizadas as características ecológicas dos veículos e a prática da eco-condução por parte dos condutores. Não é difícil imaginar que numa empresa com motoristas profissionais se possa dar um prémio ao “eco-condutor do mês”, com base na relação entre os quilómetros percorridos e o combustível consumido.**

- **O princípio da Abertura** implica que o Sistema e os seus elementos estão em constante interacção com o meio exterior. Surgem desta forma trocas que podem ser fundamentais para a manutenção e sobrevivência do sistema. O facto de existir um programa televisivo norte-americano que fornece dicas sobre como praticar uma condução mais económica e ecológica pode levar um condutor em Lisboa, que viu esse programa, a mudar a sua prática de condução.

**Hoje em dia, os órgãos de comunicação social têm uma influência decisiva na definição das prioridades sociais. A realização de campanhas de divulgação de comportamentos simples de eco-condução, como a verificação regular da pressão dos pneus, pode contribuir decisivamente para a implementação generalizada desses comportamentos.**

Ao realizarmos uma abordagem sistémica deste género, torna-se claro que todos os elementos e subsistemas envolvidos no fenómeno complexo que estamos a analisar estão unidos numa espécie de “rede relacional”. Sabemos também que num sistema a mudança é inevitável, pois uma unidade que se feche sobre si não permite a renovação e acaba por se destruir. Assim, a capacidade de mudar é uma competência essencial para sobreviver.

Podemos provocar a mudança agindo sobre um elemento, pois assim estamos a alterar o sistema e a sua dinâmica interna. Agindo, produzimos mudança. Mas como produzir a mudança pretendida? Como contornar a resistência à mudança e os mecanismos de protecção que todos os sistemas que produzem ganhos para alguns elementos têm?

Esta resposta tem de ser encontrada caso a caso, situação a situação. Mas existem conceitos e princípios que nos podem guiar nesse processo.



A distinção entre simples **mudanças de primeira ordem** (onde se aplicam variações do mesmo tipo de solução) e **mudanças de segunda ordem** (uma abordagem diferente que rompe com as rotinas do passado, algo completamente diferente) permite compreender que uma mudança de primeira ordem gera normalmente menos resistências (Eriksson, 2003). A ruptura com o passado não é fácil e por vezes nem sequer é desejável, devido às perdas e aos riscos associadas. Existem por vezes verdadeiros mecanismos de auto preservação que bloqueiam e inviabilizam as revoluções, por sentirem que os seus interesses são colocados em causa. Num sistema social em que estão em causa interesses de classes com poder no sistema, a mudança não deve ser vista como uma ameaça (pois desta forma será boicotada), mas sim como uma oportunidade, sendo assim apoiada e desenvolvida para o bem de todos os implicados.

O instrutor de condução pode e deve ser um promotor de mudança. Apresento aqui três princípios adaptados da intervenção social (Eriksson, 2003) que devem regular a sua intervenção:

- **O Princípio da Empatia** - significa que a intervenção deve ser baseada numa atitude de empatia para com a(s) pessoa(s) que estamos a tentar influenciar, procurando compreender as suas posições e sentimentos. Implica desenvolver a capacidade de nos colocarmos no lugar do outro, compreendendo as razões que estão por detrás das suas opções. Assim torna-se possível o desenvolvimento partilhado de novas soluções para as dificuldades sentidas.

**Quando o instrutor reconhece que a condução é uma tarefa complexa sendo natural que o instruendo sinta algumas dificuldades durante o processo de aprendizagem, revela empatia e cria um potencial de intervenção. Esse potencial deve ser concretizado, adequando o percurso de aprendizagem às necessidades de cada instruendo. Por exemplo: "Contas com o meu apoio para te tornares num condutor seguro. Vamos rever a forma como colocas as mãos no volante...".**



- **O Princípio da Tomada de Consciência** - confrontando as pessoas com certas informações é possível alertá-las para a necessidade de mudar. Ao nível da eco-condução o confronto com os benefícios desta prática de condução pode ser suficiente para que o condutor em formação tome consciência da importância da sua conduta, criando assim um movimento de contaminação positiva de boas práticas entre os condutores (actuais e futuros) com que contacta.

**A explicação teórica e a implementação prática da eco-condução na formação inicial de condutores será sempre um contributo positivo para a incorporação de comportamentos eco-conscientes na condução quotidiana dos portugueses.**

- **O Princípio da Emancipação** - destaca que existem sempre alternativas positivas em relação à situação actual e que cada um de nós deve ter um papel activo na produção dessas alternativas. A passividade e o conformismo são inimigos da melhoria, pelo que cada elemento do sistema deve emancipar-se, fazendo tudo o que estiver ao seu alcance para produzir melhorias.

Se cada elemento fizer o seu melhor, o sistema terá um potencial bastante melhor e surgirão ainda energias suplementares resultantes da interacção positiva de diferentes factores do sistema.

**Um grupo de instrutores com boas ideias pode organizar-se e influenciar o funcionamento da instrução automóvel no nosso país. Isoladamente apenas poderiam influenciar através do contacto directo. Em grupo, podem iniciar um movimento que pode ter impacto até a um nível internacional.**

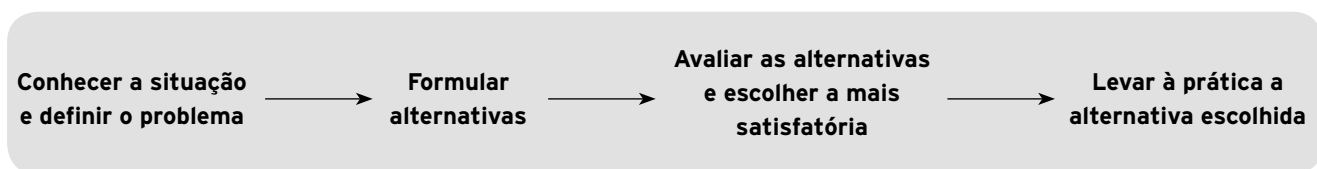
Mas para que o instrutor de condução seja um agente reflexivo e não um mero executor, ele deverá reflectir sobre a sua prática. Pode começar pelos quatro grandes elementos do Sistema Rodoviário referidos no ensino da condução: o Homem; o Veículo; a Via; o Meio Ambiente.



O **Homem** é considerado o elemento principal de todo o sistema, até porque é o único elemento pensante e com capacidade de actuação intencional promotora de segurança rodoviária. Enquanto condutor ou utente da via pública, o homem tem a responsabilidade cívica de adaptar a sua conduta às características dos restantes elementos (ao veículo, à via e ao meio ambiente), adaptando-se também ao comportamento dos restantes utentes da via.

A adaptação a cada situação concreta dá-se através de um processo de Tomada de Decisão. Como funciona esse processo? Como tomamos as nossas decisões?

A **Decisão** é uma operação na qual, face às várias soluções possíveis para um problema, optamos por uma, afastando todas as outras. Implica apreciar todas as alternativas, antecipando as consequências e optando por uma linha de acção. É um processo que se pode decompor nas seguintes etapas (baseado em Monteiro, M. & Ribeiro dos Santos, 1996):



**1. Conhecer a situação e definir o problema**

Quando somos confrontados com uma certa situação, temos que identificar as suas características pertinentes de forma a definir correctamente o problema. Cumprindo esta etapa com eficácia, é possível identificar os objectivos da decisão. Ao nível da prática da condução, o treino sistemático da exploração perceptiva visual associado ao conhecimento das características de diferentes situações de condução, irá tornar o condutor mais eficaz na identificação de situações problemáticas.

**O condutor que é confrontado com um sinal amarelo, deve olhar para o espelho retrovisor de forma a verificar se a opção de parar o veículo pode ser tomada em segurança.**



## 2. Formular alternativas

A situação condiciona as hipóteses de resolução do problema. Numa situação de emergência, vamos precisar de um número muito reduzido de alternativas funcionais (duas ou três) para escolher rapidamente.

O condutor que se confronta com um obstáculo na via, tem fracções de segundo para decidir se manobra de forma a evitar o obstáculo, se trava a fundo ou se trava e de seguida manobra. As alternativas face a determinada situação, na condução, devem ser treinadas antecipadamente, diminuindo desta forma os tempos de reacção do condutor.

**A utilização de espaços adaptados que permitam o treino sistemático de manobras de recurso, privilegiando a prevenção de acidentes típicos, pode constituir uma importante inovação ao nível da formação inicial de condutores.**

## 3. Avaliar as alternativas e escolher a mais satisfatória

As alternativas de comportamento identificadas deverão ser avaliadas segundo o seu grau de eficácia, ponderando riscos, incertezas e potencialidades.

**O condutor face a um sinal amarelo, pode optar por continuar a marcha, ao verificar que tem um veículo atrás de si que poderá não conseguir evitar um acidente, caso a opção fosse parar perante o sinal luminoso.**

## 4. Levar à prática a alternativa escolhida

Escolhida a alternativa, temos que a concretizar. Ao nível da condução, apenas o treino do comportamento motor e a reflexão sobre essa prática poderão assegurar uma execução eficaz.

**Se o condutor optar por continuar a marcha face a um sinal amarelo, tem apenas alguns instantes até que surja o sinal vermelho, tendo de executar a manobra nesse curto espaço temporal.**



Se falamos de uma decisão como ir tirar a carta de condução, então temos de programar as diferentes fases de execução, que por sua vez podem ter associados outros processos de tomada de decisão, como a escolha da Escola de Condução.

Naturalmente que cada pessoa gere o seu processo de tomada de decisão dentro de uma racionalidade limitada, segundo o seu quadro de valores, opiniões e conhecimento pessoais. Isto implica que uma das formas de influenciarmos as decisões individuais é através do condicionamento dos quadros de referência. Ou seja, se um condutor aprender que determinadas práticas de condução são mais adequadas, existindo uma fundamentação convincente para esse facto, ele provavelmente irá adoptar essa prática de condução, a não ser que surja a influência de outros factores desviantes, como grupos de jovens que se reúnem para praticar uma condução agressiva.

Quando falamos do **Veículo**, falamos do objecto, motorizado ou não, que permite a locomoção do condutor na via pública. A evolução tecnológica permitiu o desenvolvimento de veículos cada vez mais económicos e ecológicos, mas as resistências de um sistema assente na exploração dos combustíveis fósseis dificulta a concretização daquela que, neste momento, parece ser a melhor solução de veículo para a prática de uma eco-condução: o veículo eléctrico.

Ao nível da instrução da condução, deve ser promovido o contacto com estes novos veículos, pois os próprios instrutores, por desconhecimento, podem evitar as novas alternativas, passando essas reservas aos novos condutores.

**Se os veículos de instrução fossem eléctricos, existiria uma maior proximidade entre os condutores e os veículos que são ecologicamente mais responsáveis. Como um condutor inexperiente tem por vezes a tendência de adquirir um veículo semelhante ao que conduziu durante o seu processo formativo, estaríamos a contribuir para mudar o nosso parque automóvel para veículos amigos do ambiente.**



A **Via Pública** é uma via de comunicação terrestre afecta ao trânsito público. Nela circulam veículos e peões, que devem adaptar o seu comportamento ao tipo de piso, geometria, declive e outros factores relevantes. A criação e manutenção de uma rede rodoviária que permita uma circulação rápida, segura e económica por parte dos seus utentes, contribui para a saúde económica de um país e para o bem-estar dos seus habitantes. Um processo consciente e fundamentado de sinalização da via pública assim como a sua atempada manutenção, são contributos importantes para a segurança rodoviária que as entidades que tutelam as diferentes vias públicas não se podem dar ao luxo de negligenciar.

**Ao nível da instrução da condução, o conhecimento da lógica da organização viária, das características das diferentes vias e a prática efectiva de uma condução económica e defensiva devem ser prioridades, mesmo que isso implique que o ensino prático de condução tenha uma maior duração e não se limite apenas a um dado concelho.**

Quanto ao **Meio Ambiente**, sabemos que este afecta as condições da via, as características do veículo e o comportamento do condutor. O ensino de condução deverá deixar claro que diferentes condições climatéricas exigem diferentes atitudes. O tipo de condução à noite, com chuva e vento forte, naturalmente terá de ser diferente do tipo de condução de dia, com boa visibilidade, tempo seco e sem trânsito.

**Cabe aos condutores a adaptação da sua condução às condições do meio ambiente, mas na sua formação inicial, a existência de aulas nocturnas e a utilização de espaços adaptados onde se possam replicar condições de condução com condições climatéricas adversas, poderá ajudar a prevenir determinados acidentes envolvendo condutores pouco experientes.**

O instrutor de condução é um educador, alguém que pretende ensinar a outro como se conduz. Existe um certo consenso de que para sermos eficazes a ensinar algo temos de estabelecer uma boa relação com os “alunos”, criando um meio aceitante e facilitador do desenvolvimento pessoal, onde se deve utilizar o domínio dos conteúdos para promover as aprendizagens (Arends, 1995).



O instrutor tem de estabelecer uma **relação pedagógica** com os seus instruendos, onde deve utilizar o seu saber técnico-pedagógico para promover a aprendizagem de boas práticas de eco-condução.

Cada instruendo tem características, necessidades e dificuldades específicas, pelo que nem sempre a mesma abordagem tem os mesmos resultados. O instrutor de condução tem de desenvolver a sua actividade estabelecendo diferentes relações pedagógicas, adequando a sua intervenção às características individuais de cada instruendo. Principalmente no ensino prático de condução, deve existir a identificação das necessidades específicas e uma resposta diferenciada onde os instruendos não aprendam todos o mesmo na mesma altura, mas que através de diferentes percursos atinjam perfis de saída que lhes permitam conduzir de forma autónoma e responsável. Estamos ao nível da Diferenciação Pedagógica (Grave-Resendes & Soares, 2002) em que o instruendo se torna parceiro intelectual do instrutor de forma a superar os obstáculos que possam surgir no processo de ensino-aprendizagem. A **co-responsabilização** é decisiva, pois sem a colaboração activa do instruendo, o processo de aprendizagem estará irremediavelmente condenado ao fracasso.

Devemos motivar os instruendos para assumirem um papel activo na sua aprendizagem, pois eles serão os principais beneficiários. Mas mesmo assim, alguns candidatos a condutor mantêm uma atitude de passividade.

Como poderemos ensinar dessa forma?

Jerome Bruner (Sprinthall & Sprinthall, 1993) identificou 4 princípios fundamentais para ensinar algo a alguém:

1. **Motivação**
2. **Estrutura**
3. **Sequência**
4. **Reforço**



- A **Motivação** é uma condição necessária e essencial para que a mudança seja concretizada e a aprendizagem efectiva.

Devemos distinguir **Motivação Intrínseca** de **Motivação Extrínseca**, pois para Bruner (Sprinthall & Sprinthall, 1993) uma motivação de origem externa apenas poderá ter um efeito transitório. No entanto, podem ocorrer processos de incorporação de motivações externas.

Por detrás do comportamento voluntário no ser humano existe um motivo, uma razão consciente ou inconsciente que nos leva a agir. Essa razão passa por procurar satisfazer uma dada necessidade (estado de falta fisiológica ou psicológica) que origina o impulso, a força que impele a pessoa a agir.

Para incentivar um dado comportamento, a necessidade tem de se fazer sentir com intensidade suficiente para gerar um impulso que leve a uma acção concreta. É de referir que somos constantemente assediados por necessidades, pelo que estamos constantemente a estabelecer prioridades, sacrificando umas necessidades para satisfazer outras.

Na sociedade de consumo, a publicidade e a moda procuram criar necessidades psicológicas nos consumidores que os levam a assumir determinado tipo de comportamentos. Por exemplo, quem é que não tem umas calças de ganga no seu armário? Podemos e devemos desenvolver no grande público a necessidade de se praticar uma eco-condução, com uma intensidade tal que quem não a pratique seja penalizado social e penalmente.

- O segundo princípio - a **Estrutura** - defende que qualquer assunto ou tema pode ser organizado de forma a ser transmitido e compreendido, sendo caracterizado pelo modo de apresentação, pela economia de apresentação e pelo poder de apresentação.

O **Modo de Apresentação** refere-se à técnica pelo qual a informação é comunicada, que deve ser ajustada ao público-alvo.

A utilização de software didáctico e de meios multimédia tem contribuído para uma melhoria e para uma normalização dos conteúdos ministrados



no ensino da condução. O desenvolvimento de softwares que sistematizem a informação e que permitam a comparação entre estilos de condução, poderá tornar evidentes as vantagens da eco-condução.

**A motivação externa que surge do facto de se evitar uma punição legal pode evoluir, desenvolvendo-se posteriormente uma motivação interna em praticar uma condução defensiva e eco-consciente. A tomada de consciência da necessidade de praticar um determinado tipo de condução deve ser interiorizada por todos os novos condutores.**

A **Economia de Apresentação** depende da quantidade de informação que tem de ser retida para continuar a aprender. A apresentação deve focar o essencial, dispensando o acessório. Destacar as vantagens conquistadas e as desvantagens evitadas pode contribuir para motivar os condutores a adoptar um determinado estilo de condução.

O **Poder de Apresentação** depende da simplicidade e da compreensibilidade da referida apresentação. Deverá permitir ver novas relações, contribuindo assim para a aprendizagem. A preparação pedagógica dos instrutores tem aqui um papel determinante, devendo permitir que estes se tornem promotores de mudança.

- O terceiro princípio - **Sequência** - refere-se à ordem de apresentação de conteúdos, que deve ser ajustada às características e necessidades da nossa população-alvo. A sequência pode e deve ser ajustada durante o processo de ensino-aprendizagem. Pode existir uma sequência padrão que depois deve ser adaptada conforme as características de cada instruendo.
- O quarto princípio - **Reforço** - assume que para existir uma aprendizagem com sucesso tem de existir reforço na altura adequada. Este reforço muitas vezes não será mais do que um feedback que deverá ser facilmente compreensível pelo instruendo, no sentido da validação do comportamento desejado. Quando o instrutor quer corrigir um comportamento do instruendo, identificar um aspecto positivo antes de destacar o erro pode criar a disponibilidade necessária para aceitar a crítica de forma construtiva.



**O instrutor deve estabelecer uma relação positiva com os seus instruendos, reforçando os comportamentos positivos com expressões claras: “Muito bem!”, “É isso mesmo!”, “Excelente manobra!”.**

Assim, para formar eco-condutores, devemos agir ao nível das motivações de cada um, satisfazendo certas necessidades. A apresentação dos conteúdos deve ter uma estrutura apelativa, económica e poderosa pela sua simplicidade. A sequência dos conteúdos deve promover a compreensão dos conteúdos, devendo todo o processo ser reforçado, de preferência com feedback compreensível.

Para promover a Eco-condução, podemos ainda tirar partido de fenómenos de grupo e de influência social (Vala & Monteiro, 2000). Assim, se inserirmos alguns indivíduos em grupos que praticam e defendem a eco-condução, então podem verificar-se fenómenos de influência mútua entre os membros do grupo, pois os grupos influenciam os indivíduos, alterando as suas atitudes, valores e percepções.

As influências mais eficazes surgem num **contexto relacional**, pelo que é através das relações significativas (instrutor-instruendo, professor-aluno, tutor-aluno, pais-filhos...) que pudemos e devemos promover um efeito de “contágio positivo” de boas práticas ao nível da eco-condução.

**Condutores experientes que após uma formação específica possam actuar como tutores dos condutores inexperientes, poderão garantir o contexto necessário para que os novos condutores adquiram as vivências necessárias para conduzir com segurança, economia e consciência ecológica.**

Olhando para a relação instrutor-instruendo, será então necessário um instrutor “suficientemente bom”<sup>1</sup> que se apresente como um modelo de conduta, com o conhecimento técnico e a integridade pessoal que lhe permita estabelecer uma relação pedagógica com os instruendos marcada pela credibilidade e pelo respeito.

<sup>1</sup> A expressão “Instrutor suficientemente bom” é inspirada numa expressão famosa de Winnicott “suficientemente bom” usada para se referir ao ambiente e à figura cuidadora, normalmente a mãe (Svaertman, 2000).



Alguns candidatos a condutores necessitam de mais suporte emocional, de passar por experiências de sucesso antes de serem confrontados com situações mais desafiantes e potencialmente indutoras de maior frustração quando as coisas não correm bem à primeira tentativa.

O instrutor tem de ensinar a conduzir de forma responsável, cumprindo a legislação e as normas do bom senso e da interação social. Deve promover uma **Atitude Positiva** face à Eco-condução e, conseqüentemente, um comportamento eco-responsável consistente. A expectativa de que um dado indivíduo exiba um certo comportamento pode tornar-se razoável quando estamos perante uma tendência de resposta constante, ou seja, quando existe uma Atitude consolidada, positiva ou negativa, face a uma dada pessoa, objecto ou situação. (Vala & Monteiro, 2000). Para desenvolver atitudes temos de conhecer as suas componentes: a **componente cognitiva** (o que pensamos), a **componente afectiva** (o que sentimos) e a componente comportamental (o que fazemos). Cada componente suporta e reforça a outra, sendo que as **Atitudes mais sólidas têm uma forte componente afectiva** e dificilmente são modificáveis.

Se o que se pretende é que os condutores adquiram uma Atitude positiva face à Eco-condução, de modo a adoptarem comportamentos eco-responsáveis de forma consistente. Para promover uma mudança de Atitude, temos de agir nas três componentes, privilegiando a componente afectiva. Assim, a nossa intervenção terá de se fazer sentir ao nível dos três saberes, abordados na formação de formadores (Rodrigues & Ferrão, 2006): o **Saber-Saber**, o **Saber-Ser** e o **Saber-Fazer**. Temos de produzir e transmitir conteúdos, temos de assumir a eco-condução como parte da nossa identidade de pessoas ecologicamente responsáveis e temos de implementar comportamentos concretos, cientes do papel que desempenhamos na sociedade.

Termino a minha reflexão com a constatação que a promoção da eco-condução cabe a todos, mas de forma diferenciada, de acordo com o papel social que cada um de nós desempenha, sendo que recai sobre os instrutores a responsabilidade de a promover ao nível da formação inicial de condutores. Urge fornecer-lhes a formação e as condições necessárias para que sejam bem-sucedidos na sua difícil missão.



## Bibliografia

- ALMEIDA, C. P. (2006) *Código da Estrada*. Coimbra: Almedina.
- ARENDS, R. I. (1995) *Aprender a Ensinar*. Lisboa: McGraw-Hill.
- ERIKSSON, B. , Falch, A., Lisznyai, S., Ritoók, M. (2003) *Theories of Intervention and Social Change*. Frankfurt: Peter Lang. (pp. 21 - 33). Braga: Escher.
- GLEITMAN, H. (1998) *Psicologia*, 3ª Edição, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian.
- GRAVE-RESENDES, L.; Soares, J. (2002) *Diferenciação Pedagógica*. Lisboa: Universidade Aberta.
- GOMES, A. D. (1993) *O tráfego como sistema e como cultura*. In J. A. Santos (Org.) *Factores Humanos no Tráfego Rodoviário*.
- JONES, E. (1999) *Terapia dos Sistemas Familiares*. Lisboa: Climepsi Editores.
- MONTEIRO, M. & Ribeiro dos Santos, M. (1996) *Psicologia*, Volume I, Porto, Porto Editora.
- MONTEIRO, M. & Ribeiro dos Santos, M. (1996) *Psicologia*, Volume II, Porto, Porto Editora.
- PEREIRA, A. & Poupá, C. (2004) *Como escrever uma tese, monografia ou livro científico usando o Word*. Lisboa: Edições Sílabo.
- RODRIGUES, M. & Ferrão, L. (2006) *Formação Pedagógica de Formadores*. Lousã: Lidel.
- SPRINTHALL, N. A. & Sprinthall, R. C. (1993) *Psicologia Educacional - Uma Abordagem Desenvolvimentista*. Lisboa: McGraw-Hill.
- SVARTMAN, Betty. *Winnicott: conceitos que abrem novos caminhos*. Rev. SPAGESP. [online]. 2000, vol.1, no.1 [citado 26 Abril 2010], p.117-125. Disponível na World Wide Web: <[http://pepsic.bvs-psi.org.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1677-29702000000100016&lng=pt&nrm=iso](http://pepsic.bvs-psi.org.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1677-29702000000100016&lng=pt&nrm=iso)>. ISSN 1677-2970.
- VALA, J. & MONTEIRO, M. B. (2000) *Psicologia Social*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.