

## COACHING

[VÍDEO - COACHING \(EU HERMES PROJECT\)](#)

### Síntese informativa:

- O que é o *Coaching*
- O que pretende o método de *Coaching*
- A base do *Coaching*
- Princípios do *Coaching*
- O Processo de *Coaching*
- Pré-condições para treinar
- Métodos de aprendizagem centrados na formação de condutores



Instrutor *coaching*

# COACHING

**Matriz GDE (Goals for Driver Education), de Hatakka, Keskinen, Glad, Gregersen, Hernetkoski (2002)**

Elementos essenciais na formação de condutores					
Níveis hierárquicos no comportamento de condução		Conhecimento e Competências	Factores potenciadores do risco	Auto-Avaliação	
		<b>Características, ambições e competências pessoais (Nível 1)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estilo de vida</li> <li>• Normas entre pares</li> <li>• Autocontrolo</li> <li>• Motivações de vida</li> <li>• Valores pessoais e normas, etc.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aceitação do risco</li> <li>• Busca de sensações fortes</li> <li>• Fraca resistência às pressões sociais</li> <li>• Consumo de álcool de drogas, etc</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Competências pessoais para controlo de comportamentos impulsivos</li> <li>• Propensão para adoptar comportamentos de risco</li> <li>• Motivações negativas relativamente à segurança, etc.</li> </ul>
		<b>Objectivos e contexto de condução (Nível 2)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aos efeitos dos objectivos da viagem na condução</li> <li>• Ao planeamento e escolha de estradas</li> <li>• À avaliação do tempo necessário para a viagem</li> <li>• Aos efeitos de pressões sociais</li> <li>• À avaliação da importância da viagem</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estado do condutor (humor, concentração de substâncias no sangue)</li> <li>• Envolvente rodoviário (rural/urbano)</li> <li>• Contexto social e presença de outros</li> <li>• Outros motivos (competitividade, etc.)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Capacidades pessoais para o planeamento</li> <li>• Objectivos típicos da condução</li> <li>• Motivos usuais para a condução perigosa</li> </ul>
		<b>Domínio nas situações de trânsito (Nível 3)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Às regras de trânsito</li> <li>• À observação / selecção de sinais</li> <li>• À antecipação e decurso de situações</li> <li>• Ao ajuste da velocidade</li> <li>• À comunicação</li> <li>• Ao percurso</li> <li>• À distância de segurança relativamente aos restantes utilizadores da via</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pontos fortes e fracos relativos a competências básicas de interacção com o trânsito</li> <li>• • Estilo pessoal de condução</li> <li>• Margens de segurança pessoais</li> <li>• Pontos fortes e fracos perante situações perigosas</li> <li>• Auto-avaliação realista</li> <li>• Etc.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pontos fortes e fracos relativos a competências básicas de interacção com o trânsito</li> <li>• Estilo pessoal de condução</li> <li>• Margens de segurança pessoais</li> <li>• Pontos fortes e fracos perante situações perigosas</li> <li>• Auto-avaliação realista</li> <li>• Etc.</li> </ul>
		<b>Controlo do veículo (Nível 4)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ao controlo da direcção e da posição</li> <li>• À aderência e atrito dos pneus</li> <li>• Às propriedades dos veículos</li> <li>• Aos fenómenos físicos</li> <li>• Etc.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Competências ou automatismos insuficientes</li> <li>• Inadequação da velocidade</li> <li>• Condições do envolvimento mais adversas (pouca aderência do pavimento, etc.)</li> <li>• Etc.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pontos fortes e fracos relativos às competências para controlar o veículo</li> <li>• Pontos fortes e fracos relativos às competências usadas perante situações perigosas</li> <li>• Auto-avaliação realista</li> <li>• Etc.</li> </ul>

## O QUE É O COACHING

Segundo o projecto EU HERMES 2007-2010, o *coaching* no ensino da condução é um método de aprendizagem activo que envolve o corpo, a mente e as emoções para desenvolver a consciencialização interna (como me sinto, e o que sinto), externa (o que está a acontecer à minha volta) e a responsabilidade do candidato a condutor, através de uma relação de igualdade entre o aluno e o instrutor. Tais componentes são essenciais para uma condução segura.

É um método de ensino com vastas aplicações que, ao nível da condução automóvel, permite o desenvolvimento de técnicas específicas no acompanhamento da formação de candidatos a condutores da categoria B, possibilitando ao aluno ter uma maior consciência de si, do carro, e da interacção entre ele e os outros num contexto de tráfego (social).

Através deste método de ensino, pretende-se alcançar mais eficácia e rigor, com base em:

- Aprendizagens activas da condução
- Treino de condução em autonomia
- Maior enfoque nos níveis superiores da Matriz GDE (Goals for Driver Education) durante o processo de aprendizagem.

O especialista do Gute Fahrt Institute, na Áustria, afirmou que o coaching é um "método do futuro" no que toca ao ensino da condução, devendo ser adoptado pela Comissão Europeia nas suas directivas futuras sobre segurança rodoviária e ensino da condução.

## O QUE PRETENDE O MÉTODO DE COACHING:

- Ajudar o candidato a condutor a tornar-se mais consciente das suas características e capacidades, do seu veículo, da interacção entre ele e os outros utentes da via, num contexto de tráfego (social)
- Tornar o candidato a condutor mais responsável por si próprio, pela sua aprendizagem e pelo seu comportamento no trânsito
- Ajudar o candidato a condutor a manter o sentido de responsabilidade em situações complexas de trânsito
- Permitir ao instrutor e ao candidato criarem uma relação de parceria, onde o primeiro, através da observação activa, interrogação e "feedback" encoraja o segundo a ser ele próprio, a identificar objectivos, a reflectir sobre a sua própria experiência e a desenvolver estratégias para alcançar os seus objectivos no futuro.

## A BASE DO COACHING

A condução é uma tarefa que envolve a tomada de decisões e uma contínua necessidade de fazer escolhas. Com efeito, para fazer as escolhas correctas no trânsito, o jovem condutor deve:

- Aumentar a auto-consciência, dado que o estado de espírito ou as emoções podem alterar a condução
- Ter consciência dos factores internos e externos, tais como as acções dos outros utentes da estrada
- Ter sentido de responsabilidade e das consequências do seu comportamento, bem como a confiança para agir em conformidade
- Ter confiança suficiente, no caso de jovens condutores, no sentido de evitar comportamentos ou emoções inadequados, que levem a comportamentos de risco na condução.

## PRINCÍPIOS DO COACHING

O projecto EU HERMES 2007-2010 identifica uma série de princípios para a compreensão do papel da técnica e do processo envolvido no *coaching*. Muitos destes princípios são interligados e interdependentes. Tais princípios estão listados a seguir:

### 1.º Princípio: Relação de igualdade entre o instrutor e o aluno

O relacionamento de *coaching* é uma relação de igualdade entre o instrutor e o aluno. No *coaching* em vez de se transmitir ao aluno as instruções para uma condução segura, o instrutor pergunta-lhe o que acha melhor fazer. Desaparece a "relação hierárquica" entre aluno e instrutor, que passam a estar "ao mesmo nível, elaborando juntos a experiência e o comportamento mais adequado na condução".

Por outro lado, essa hierarquia pode gerar ansiedade no aluno, fazendo com que se sinta constantemente julgado, sentimentos que podem levar a várias formas de resistência à aprendizagem e a assumir um papel passivo no processo de formação. Se o instrutor se apresenta como alguém em que o aluno pode confiar e enfrentar os desafios em

conjunto, ele tende a ficar mais descontraído, partilhando as suas preocupações e os seus pontos de vista com o instrutor.

Esta transição de uma hierarquia para uma relação de igualdade é reconhecida como um desafio importante para o projecto EU HERMES.

## 2.º Princípio: O papel activo do aluno

O grande desafio do *coaching* é fazer com que o aluno deixe de ter um papel de consumidor passivo e passe a ter um papel de produtor activo (Bartl, G.; cit. por EU Hermes Project, 2010).

Quanto mais activo o aluno for no processo de aprendizagem, mais facilmente desenvolverá e manterá conhecimentos e técnicas, não só durante a instrução mas também após o exame. Deve entender-se que apenas manobrar o veículo, no treino de condução, não é “suficientemente activo”.

### A aprendizagem é reforçada quando o aluno é levado a:

- Reproduzir o que aprendeu pelas suas próprias palavras
- Dar exemplos do que aprendeu
- Reconhecer a sua aprendizagem sobre várias formas e circunstâncias
- Ver as conexões entre a aprendizagem e outros factos e ideias
- Fazer uso dessa aprendizagem de várias formas
- Prever algumas das suas consequências; Reconhecer o seu oposto.

O objectivo é dar ao aluno "um papel activo, com as suas próprias ideias", de modo a que este se convença a si próprio das atitudes mais correctas na condução. “Pense em si. Não fica mais convencido das coisas que desenvolveu sozinho?” – Assim o aluno sente-se mais responsável pelo que faz.

Por exemplo, se um instrutor diz ao aluno para ir mais devagar numa curva, ele seguirá a instrução, mas se o instrutor lhe pergunta a que velocidade se sente confortável para efectuar a curva, o aluno elabora o seu próprio estilo convencendo-se do que é melhor e

mais seguro. Para além disso, podem-se verificar menos perturbações na condução e quando um aluno passa no exame fica menos sujeito à pressão dos pares.

***Deixe que o aluno experimente, fale e faça as suas próprias descobertas.***

### **3.º Princípio: Identificar e atingir objectivos**

O estabelecimento de metas é outro princípio fundamental do *coaching*. O instrutor ajuda o aluno a identificar os objectivos/metast e depois a realizá-los dentro dos limites estabelecidos pela formação definida por lei. Os objectivos na formação do condutor podem ser em termos gerais "o que espero conseguir como resultado da formação" ou específicos, por exemplo, por lição.

Independentemente do método de aprendizagem, todo e qualquer objectivo de treino de condução deve preencher os requisitos de segurança rodoviária.

É importante que o instrutor não imponha metas ao aluno, por exemplo, para uma lição de condução específica. O aluno precisa de aceitar plenamente os objectivos, sendo que os mesmos devem atender às necessidades do aluno. Por exemplo, se a ansiedade numa determinada aula não for abordada pelo instrutor, a mesma permanece dominante na próxima aula e se o instrutor impuser um objectivo na aula seguinte que não aborde aquela preocupação, a ansiedade cria interferência e o processo de aprendizagem é interrompido. É vital abordar a ansiedade antes de avançar para o próximo passo no processo de aprendizagem.

### **4.º Princípio: Aumentar a consciência, a responsabilidade e a auto-aceitação do aluno**

#### **Consciencialização**

A construção da consciencialização e responsabilidade são a essência de um bom *coaching* (Whitmore, 2002; cit. por EU Hermes Project, 2010). Para conduzir é necessário um estado elevado de consciência, tanto em termos de consciência do mundo exterior (o que está a acontecer ao meu redor), como em termos da auto-consciência (como me

sinto, e o que sinto) - **Estar em controlo é portanto, ser capaz de conduzir com segurança.**

- O instrutor pode aumentar a consciencialização de ambos os mundos (interno/externo), principalmente através de questões. Por exemplo, o que é que vê, o que é que ouve, como é que se sente, o que é que sente, etc?
- Estas perguntas aumentam a consciência na forma de feedback: mas este é um feedback do ambiente, do seu corpo, das suas acções e do veículo que conduz, em vez do feedback dado pelo instrutor.

## Responsabilidade

O sentido de responsabilidade pode ser desenvolvido desde o início do processo de formação do condutor, se o aluno for incentivado a tomar decisões, fazer escolhas e a identificar seus próprios objectivos, etc.

Pretende-se criar situações em que, quando o aluno entra no carro, a sua voz interior diz-lhe "Este é um lugar onde eu sou responsável". Ao fazer este processo, vai de alguma forma ajudar o aluno a alcançar os seus objectivos.

Salienta-se, no entanto, que essa responsabilidade não significa que o aluno possa, imediatamente, tomar decisões que tenham implicações sérias na segurança rodoviária. O aluno deve "sentir-se responsável pela sua própria aprendizagem", em vez de ser responsável por tomar decisões importantes no trânsito. **Todos os alunos precisam ter um "ambiente favorável e seguro" para serem capazes de aprender.** O instrutor tem que assumir a responsabilidade de todas as situações, de tal forma que o nível de ansiedade (ou stress) do aluno não seja demasiado elevado, ao ponto de colocar em causa o processo de aprendizagem.

- Cada acção do instrutor pode ser classificada como algo que aumenta ou diminuiu o sentido de responsabilidade da pessoa que está a aprender a conduzir.
- Aprender apenas as técnicas, pode resultar em excesso de confiança do condutor, o que por si só, já é uma das causas principais dos acidentes.
- Treinar em pista pode aumentar o sentido de responsabilidade dos alunos (ex. treino em percurso com gelo – “vamos sentir o que acontece à direcção quando aceleram”).

## Auto-aceitação

A baixa auto-aceitação é um traço típico dos jovens do género masculino. Sentimentos de inadequação (não serem masculinos o suficientes), podem levar a uma compensação na forma de comportamentos de risco, tais como, exhibir-se para ganhar o respeito e admiração dos outros. Tal comportamento tem riscos acrescidos na condução.

Se o aluno se sentir responsável pelo processo de aprendizagem, ele reconhece o instrutor como um colega e sente que é ouvido, desenvolvendo assim a sua auto-estima.

Se a auto-aceitação for desenvolvida no processo de aprendizagem, o aluno estará mais descontraído e a aprendizagem torna-se mais efectiva, isto porque, é construída numa base mais sólida do que a construção sobre uma imagem externa que, normalmente, não corresponde à realidade interna do aluno.

A baixa auto-aceitação nos jovens do género feminino, normalmente demonstra-se por ansiedade, dependência ou nervosismo e falta de concentração.

*“É o que o aluno pensa sobre si mesmo que vai determinar o seu estilo de condução”*

**O Coaching deve ser usado cada vez mais para desenvolver um ambiente onde o aluno possa actuar naturalmente.**

### **5.º Princípio: Aumentar a consciência através dos sentidos e das emoções**

O *coaching* aumenta a consciência não só através do pensamento racional, mas também através dos sentidos e emoções. O *coaching* deve possibilitar que os alunos aprendam a reconhecer o seu estado interno (estados de humor, ansiedade, vontade de se exhibir, a pressão pelo grupo de amigos, etc.).

**É importante abordar os sentidos e as emoções por uma série de razões:**

- ✓ A condução não é apenas um processo racional, dado que, inevitavelmente, os condutores transportam as suas vidas e as suas emoções para o interior do veículo.
- ✓ O processo biológico de passagem da adolescência à idade adulta é complexo. Neste processo, os jovens condutores começam a experimentar uma nova



liberdade. Neste sentido, a formação do condutor é estruturada de forma a proporcionar experiências em que os alunos se possam relacionar e construir sobre as mesmas. Treinar a nível físico e emocional é ainda mais importante para preparar os novos condutores ao nível dos sentimentos e emoções, dado que sentirão numa variedade de situações potencialmente perigosas no período experimental de condução em autonomia (pós-exame de condução).

- ✓ A auto-consciência é uma característica importante de um bom condutor. O conhecimento e o processamento racional de informação não são suficientes para produzir consciência - *Esta só pode ser alcançada se o aluno processar emocionalmente a experiência.*

**Nenhuma mudança será estável a não ser que venha de um ponto de vista emocional. Esta consciência será então auto-correctora no futuro.**

(Ian Edwards; cit. por EU Coaching Project Hermes, 2010)

É importante, nos níveis mais baixos da matriz GDE (manobras com veículo, interacção no trânsito) que o candidato tenha contacto com os seus sentidos (sensações físicas) e as suas emoções (ex. ansiedade), para que quando o 3.º e 4.º nível da matriz GDE forem abordados no processo de aprendizagem, os candidatos já possuam alguma experiência no reconhecimento do seu estado emocional e fisiológico.

## 6.º Princípio: Abordar obstáculos internos

Os obstáculos internos são qualquer forma de interferência no interior de uma pessoa que perturbam o processo de aprendizagem e a capacidade de atingir uma meta/objectivo. Exemplo de um obstáculo interno numa aula de condução pode ser uma preocupação que o aluno tenha relativamente à aula anterior. Se tal preocupação não for abordada e o instrutor continuar a formação, o aluno será, provavelmente, incapaz de se concentrar nos novos objectivos. Obstáculos internos à condução segura comportam o desejo de o candidato se exibir ou de ser competitivo, pelo que não devem ser alimentados, mas sim ultrapassados. A necessidade de remover obstáculos internos enfatiza a importância do estabelecimento de objectivos que se

adequam ao aluno condutor e não ao instrutor. Para isso, o instrutor precisa de colocar o aluno num papel activo. Uma pergunta típica no início de cada aula poderia ser:

"Qual é a sua principal preocupação hoje?"

Outro tipo de obstáculo interno é a baixa auto-estima. A baixa auto-estima pode induzir os jovens a compensar deficiências percebidas projectando uma imagem que não reflecte o seu verdadeiro eu, e a agir de determinada forma (não me interessa, atitudes de alto risco, etc.).

O *coaching* desenvolve o sentido de auto-aceitação no processo de formação, pelo que os obstáculos internos podem ser abordados. "Eu sou quem sou agora, é bom que eu exista, e que posso aprender a partir daqui".

O instrutor é um facilitador no processo de aprendizagem, identificando obstáculos, nomeadamente, preocupações do aluno, distrações aos objectivos propostos, exibicionismo, competição negativa, baixa auto-estima, etc.

### 7.º Princípio: Construir com base no conhecimento e experiências prévias

A aprendizagem com o método de *coaching* é efectuada, ligando os novos elementos com os elementos anteriores (experiências prévias). Assume-se que o aluno já teve algum tipo de experiência, pelo que não começa do zero.

Os alunos podem trazer à formação uma riqueza de experiências de vida e condução. Muitos terão conduzido antes e todos terão tido a oportunidade desde a infância para observar os seus pais a conduzir. A maioria dos alunos terão andado de bicicleta ou ciclomotor e todos terão sido peões.

**O processo de formação de condutores em si também prevê uma ampla gama de experiências. Mas essas experiências devem ser construídas e estruturadas num processo de reflexão para garantir que o que foi aprendido é sustentável no futuro.**

*... se quiseres guiar uma pessoa a um determinado objectivo específico, primeiro tens que determinar onde está essa pessoa e começares a partir daí"*

(Søren Kierkegaard; cit. por EU Hermes Project, 2010)

### 8.º Princípio: Estar convencido do papel de *coaching* e dos seus benefícios

Um dos principais desafios do projecto EU Hermes 2007-2010 é desenvolver um curso que convença os instrutores que o *coaching* é uma abordagem interessante na formação de condutores.

Uma reacção típica e natural do instrutor é ser resistente à ideia de *coaching*. Se este não estiver convencido do seu papel no *coaching*, o aluno rapidamente percebe e o processo não funcionará. Além disso, para um instrutor de condução com uma riqueza de conhecimento técnico, é muito tentador e fácil voltar ao papel de hierarquização.

- É mais difícil fazer um treinador (*coach*) de um instrutor do que treinador (*coach*) que não tenha experiência alguma de ensino
- Para se fazer *coaching* é necessária formação, prática e experiência.

### 9.º Princípio: Comunicação autêntica, neutra e sem julgamento

#### Comunicar de forma autêntica

O processo de comunicação deve ser autêntico, isto é, o instrutor deve mostrar-se interessado pelo processo de *coaching* e genuinamente interessado pelo “mundo do aluno”. Os instrutores têm uma série de técnicas para ajudar os alunos a sentirem que estão a ser ouvidos e tratados com seriedade (ver exemplos mais à frente).

#### Comunicar de forma neutra

A capacidade de comunicar de forma neutra é uma condição necessária para um instrutor. É fácil o instrutor ser mal interpretado pelo aluno, devido, por exemplo, ao seu tom de voz ou escolha das palavras. O modelo de quatro lados de comunicação (Schulz von Thun, 2002; cit. por EU Hermes Project, 2010), destaca como a comunicação pode, muitas vezes, interferir no processo de aprendizagem e salienta a importância do instrutor estar consciente de como as suas perguntas, comentários e feedback podem ser percebidos pelos alunos.

## Comunicar sem julgamento

O instrutor não deve julgar o aluno. Críticas directas ou culpa invoca tensão e defesa, colocando pressão sobre o relacionamento e faz com que o aluno se feche. Os instrutores devem evitar focar-se apenas nos erros e em estabelecer a sua autoridade (mesmo que a forma de avaliação no exame de condução incentive esta abordagem).

### Exemplos de comunicação sem julgamentos:

- Instrutor reformula, repete frases e as ideias principais. Olha o aluno de frente sempre que possível, e sentado ou em pé procura estar ao mesmo nível que ele.
- Não diga ao aluno que ele fez algo de errado. Faça, sem julgamento, perguntas sobre coisas que foram feitas incorrectamente, como por exemplo "O que acha que aconteceu ali atrás? ".
- Foque-se na situação e não no comportamento do condutor. Tente concentrar-se sobre o comportamento específico ou situação que constituiu o problema em vez de dirigir as críticas à capacidade do condutor para conduzir.
- Foque-se nos aspectos positivos. Pergunte sempre em primeiro lugar "O que é que está a fazer bem?". Nós aprendemos mais com os nossos erros, mas ao aprender a partir deles, apoiamo-nos nas nossas qualidades ou capacidades já dominadas. A chave é encontrar as qualidades, mesmo num erro (alguns aspectos podem estar correctos).  
Passando por este processo em conjunto, desenvolve-se a confiança e a segurança.

### 10.º Princípio: Questionar, ouvir e reflectir de volta

#### Questionar

Que método de ensino aumenta mais a responsabilidade do aluno? – Informar ou perguntar?

O questionamento é o principal método utilizado pelo instrutor para aumentar a consciência e a responsabilidade do aluno. As técnicas de questionamento são, portanto, uma das principais habilidades de um instrutor.

Para efectuar questões no processo de *coaching*, foram estabelecidos alguns princípios. Eles compreendem:

- As perguntas devem seguir o interesse do aluno e utilizar as suas palavras;
- As perguntas devem começar de forma ampla e, em seguida, cada vez mais se concentrar em detalhes;
- O Instrutor só deve fazer uma pergunta de cada vez;
- Perguntas eficazes são claras, "questões abertas" (o quê, quando, onde, quem, etc.), que requerem atenção e pensamento, e são de não-julgamento;
- As questões podem e devem focar os sentidos (visão, audição, tacto, etc.), emoções (humores, sentimentos...), atitudes (opiniões, valores), os objectivos e motivos, bem como os factores cognitivos (conhecimentos, hábitos);
- As perguntas podem relacionar a experiência actual com experiências anteriores.

Abaixo, são apresentados alguns exemplos de perguntas no processo de *coaching*, no **contexto de formação de condutores em estrada**:

- "Qual é a sua principal preocupação hoje?"
- "O que quer fazer a seguir?" "Já fez isso antes?" "Como foi?"
- "O que precisa saber para fazer isto?"
- "O que consegue ouvir/ver/sentir?"
- "O que está a sentir neste momento?"
- "Como vai lidar com isso?" "Para onde está a olhar?"
- "Como se sentiu naquela situação?"
- "O que realmente fez?" "E o que mais?"
- "O que fez bem?"
- "O que poderia fazer no futuro para evitar tal situação?" "Isto já aconteceu antes?"
- "O que é que tornaria mais fácil fazer isso?"
- "Em que situações isto pode acontecer quando está a conduzir com os seus amigos. Como é que isso se relaciona com a responsabilidade?"

Todas estas questões servem não só para sensibilizar, mas também treinar o aluno a expressar-se em palavras sobre o que percebe e o que sente. Este acto em si exige pensamento e reflexão. Estimula as partes do cérebro que são necessárias para a antecipação e inibição dos impulsos, muito importantes nos jovens recém-encartados.

O aluno necessita descobrir por si as influências perigosas das situações, nomeadamente as situações de grupo, que causam muitos acidentes – **A responsabilidade e a consciência é aumentada, através de um bom ambiente, de uma relação de igualdade e confiança entre aluno-instrutor e das perguntas correctas no momento certo.**

### Ouvir

O mais difícil para um especialista em *coaching* é, talvez, saber quando ficar em silêncio.

Ao aluno não deve ser negado o conhecimento do instrutor, experiência ou sabedoria, mas esta experiência deve ser dada como um extra, um excedente sobre o que já experimentou e pensou para si. É neste ponto que a experiência do instrutor e as suas contribuições podem ser totalmente bem-vindas.

Alguns conselhos para uma **escuta activa** incluem:

- ✓ Olhe para o aluno quando ele está a falar
- ✓ Expressões faciais afáveis são úteis quando o aluno é tímido e precisa de encorajamento
- ✓ Não tente acabar as frases do aluno
- ✓ Não tente cortar a conversação quando o aluno está a falar, mesmo que já tenha entendido a essência do que está a ser dito.

### Reflectir de volta

Reflectir de volta é um método importante para garantir que nada está perdido no questionamento e no processo de escuta, bem como para sumarizar as palavras do aluno.

“De tempos a tempos o instrutor pode sentir a necessidade de devolver ao aluno o que se passou e sumarizar alguns pontos. Isto assegura o correcto entendimento e dá ao aluno informação de que está a ser plenamente ouvido e entendido.” (John Whitmore; cit. por EU Coaching Project Hermes, 2010).

Exemplo da comunicação do instrutor para o aluno:

- Então é correcto dizer que a principal preocupação hoje é adquirir mais experiência a curvar à esquerda nos cruzamentos?

### 11.º Princípio: Coaching e instrução

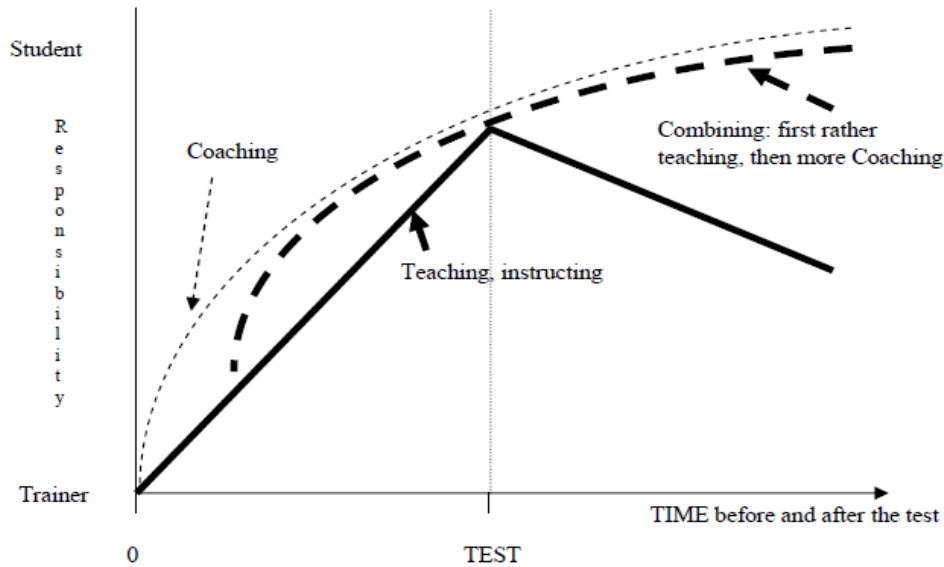
Especialistas em *coaching* sustentam que o *coaching* e a instrução não combinam.

O *coaching* visa aumentar a responsabilidade e consciência do aluno, para ajuda-lo a aprender como aprender, mesmo após o exame de condução.

A instrução pode ser mais rápida a curto prazo, mas essencialmente este tipo de ensino só prepara o aluno para passar no exame, em vez de preparar o condutor recentemente encartado para uma contínua consciencialização e aprendizagem quando conduzir sozinho. A instrução básica tem o efeito de reduzir o nível de responsabilidade e consciência do aluno. "Eu, instrutor, controlo a situação. Vou dizer-lhe o que fazer e quando fazer ". O efeito de aprendizagem é mínimo porque a acção não veio de aluno, este está a obedecer em vez de aprender.

No gráfico 1 é ilustrado um modelo combinado de ensino de instrução e *coaching* durante o período de aprendizagem. Destaca-se que o processo formativo deve apoiar o período após teste, quando o estudante está a conduzir sozinho e faz as suas escolhas sobre a sua própria responsabilidade:

Gráfico 1 - Modelo combinado de ensino de instrução e *coaching*



Fonte: EU Hermes Project (2010)

Neste modelo combinado o *coaching* é adicionado ao ensino de instrução, não no início das primeiras aulas, mas mais tarde (linha com tracejado mais longo). Pode-se verificar que o ensino de instrução contempla a responsabilidade no comportamento até ao teste, mas diminui após o teste (linha sem tracejado), porque o conteúdo do pensamento não é interiorizado. Por seu turno, quer o modelo combinado quer o método de *coaching* prolongam a responsabilidade do aluno no pós-teste.

Os especialistas em *coaching* admitem que o ideal é que o *coaching* seja usado ao longo de todo o processo de aprendizagem.

### 12.º Princípio: Coaching como um processo voluntário

O *coaching* deve ser experimentado pelo aluno, tanto quanto possível como um processo voluntário. Um princípio básico do *coaching* é que o aluno não pode ser forçado a aceitar a abordagem de *coaching*. Se o aluno está a ser o centro da responsabilidade e tomada de decisão, nem os objectivos nem o método podem ser impostos ao aluno. Fazendo-o seria privá-lo de escolha e motivação, levando-o a ter



um papel passivo durante a formação e a permanecer assim. Um exemplo para minimizar esta abordagem será: “Eu digo-lhe daqui a cinco minutos, mas até lá que tal experimentar ...?”

### 13.º Princípio: Coaching não é apenas fazer perguntas

O *coaching* não é apenas fazer perguntas, embora as mesmas constituam uma parte importante do processo. *Coaching* é acerca da sensibilização, desenvolvendo a consciencialização e a responsabilidade para que o aluno tome decisões correctas no trânsito.

Fazer muitas perguntas rapidamente levará o instrutor a perder a relação com o aluno. *Coaching* é ser "adequado às circunstâncias e "assegurar que o aluno tem um papel activo sempre que possível". Pode fazer parte deste processo dar informações e definir alguns limites, ou sugerir alguma ordem das tarefas de aprendizagem. A escuta activa, seguida de perguntas com base em respostas do aluno são também importantes. Este processo torna-se mais claro à medida que a experiência de *coaching* progride.

### O PROCESSO DE COACHING

Tendo em mente os princípios do *coaching* descritos anteriormente, há uma sequência de fases a seguir no processo de *coaching*. Essas fases aparecem altamente estruturadas sobre o papel, mas podem ser integrados na prática por um técnico especialista de forma flexível. As fases são as seguintes:

1. (*Prepare-se como treinador*<sup>1</sup>).
2. (*O treinador estabelece uma relação de confiança com a pessoa a ser treinada*<sup>2</sup>).
3. O *instrutor* faz o seu papel de *coaching* explicitamente.
4. O *instrutor* e o *aluno* concordam com os objectivos, tarefa e métodos no processo de aprendizagem.

---

<sup>1</sup> Treinador – instrutor (*coach*).

<sup>2</sup> Pessoa treinada – aluno (*coachee*).

## MANUAL DO ENSINO DA CONDUÇÃO

5. O *instrutor* estabelece a "realidade", nomeadamente o conhecimento prévio, experiência e atitudes do *aluno*.
6. A tarefa de aprendizagem ocorre.
7. O instrutor faz perguntas e dá feedback para incentivar o aluno a reflectir sobre a experiência de aprendizagem.
8. O instrutor ajuda o aluno a desenvolver estratégias e motivação para futuras aplicações.
9. O instrutor e o aluno reflectem sobre se atingiram ou não o objectivo original.

A primeira e a segunda fase do processo de *coaching* funcionam como pré-condições do *coaching*, as quais precisam de ocorrer antes do processo de *coaching* propriamente dito iniciar.

### PRÉ-CONDIÇÕES PARA TREINAR

#### a) Prepare-se como treinador (coach):

Existem várias questões que os instrutores precisam de se questionar antes de iniciar o caminho para o *coaching*. Se os instrutores se conhecerem bem ao nível das suas atitudes, habilidades e motivações, estarão numa melhor posição para treinar os alunos de forma neutra e eficaz. Para os instrutores que tenham, essencialmente, efectuado instrução ao longo de toda a sua carreira, ensinar apenas alguns métodos básicos de aprendizagem activa, não garante, de modo algum, que os utilizem depois.

Os instrutores precisam de trabalhar por eles próprios para saberem se estão mentalmente preparados e motivados para utilizar técnicas diferentes. De seguida encontram-se algumas questões que podem ajudar:

- Em que é que você é bom e qual é o seu potencial como um instrutor?
- Por que é que gosta desta profissão, o que gosta mais e o que gosta menos?
- Quais são as suas crenças como instrutor? Por exemplo, acha que as pessoas podem mudar como resultado da formação (treinamento)?
- Que tipo de alunos tem? Quais são os alunos difíceis? Que situações difíceis já teve?
- Quais são os alunos que prefere?
- Descubra o seu próprio estilo - construindo com base em algo que funciona...
- Anda muito stressado no trabalho? e porquê?
- Estabeleça valores fundamentais como instrutor (e quais os valores a afastar-se):
  - Quais as três melhores experiências que já teve como instrutor/e as três piores?
  - Quais as suas qualidades e fraquezas como instrutor? O que quer atingir no seu trabalho?

#### **b) A relação instrutor-aluno (coach-coachee):**

Existem várias características de um instrutor que ajudam a estabelecer uma relação de confiança com o aluno:

1. O instrutor deve estar convencido do relacionamento de *coaching* (este é diferente do relacionamento que se estabelece no ensino tradicional).
2. O instrutor coloca o aluno à vontade.
3. O instrutor está interessado na vida de seus alunos, ajudando-os a encontrar estratégias individuais (para uma condução segura e agradável).
4. O instrutor deve ser paciente (ouvindo o aluno) e observador (observando o aluno).

5. O instrutor lida com os alunos de forma igual e consistente.

**c) Características de um bom instrutor (coach):**

Christie, Harrison & Johnson (Christie, 2004; cit. por EU Hermes Project, 2010) sugerem que bons instrutores:

1. Permitem ao aluno desenvolver habilidades através de sua própria prática e experiência com orientação e feedback.
2. Ignoram as pequenas coisas a menos que elas constituam um risco evidente para a segurança.
3. Evitam ser especialistas e focam-se no ambiente de aprendizagem partilhada.
4. Permitem que o aluno tome decisões acerca da navegação e da rota.
5. Incentivam o aluno a decidir onde conduzir baseada nas suas necessidades naquele momento.
6. Vejam o seu papel como mentores.
7. Acreditam que as competências de uma condução segura se desenvolvem através da prática e experiência.

**MÉTODOS DE APRENDIZAGEM CENTRADOS NA FORMAÇÃO DE CONDUTORES**

O projecto final do EU HERMES incluiu mais de 60 cenários de *coaching* que podem ser usados em estrada, em sala de aula e em pista na formação dos condutores, e que acolhe os quatro níveis da matriz GDE. A equipe do projecto EU HERMES reuniu alguns exemplos do que pode constituir "métodos de aprendizagem activos" na formação dos condutores. Embora estes exemplos não possam constituir verdadeiros cenários de instrução, eles vão ao encontro da activação do aluno de uma forma inovadora. Destaca-se a seguir alguns exemplos da formação em sala de aula e em estrada.

### a) Formação em sala de aula:

A formação em sala de aula implica trabalhar com grupos de alunos ou condutores jovens num setting "teórico". Nem todos os países da Europa usam este tipo de método. No entanto, ele é visto como um importante ambiente de aprendizagem para a formação de condutores. Em primeiro lugar, permite passar mais tempo a reflectir sobre experiências e desenvolver estratégias para uma condução segura do que a formação em estrada permite. Em segundo lugar, incentiva os jovens a partilhar as suas experiências, pontos de vista e opiniões, sendo estas mais aceites por outros jovens do que por um instrutor de condução. (A desvantagem pode ser o "a transferência do problema": as coisas que são ditas em sala de aula nem sempre são susceptíveis de serem transferidas para a condução em estrada).

#### Exemplo de exercício em sala de aula:

- O que é que este sinal quer dizer?
- E o que é que nos diz?
- Que tipo de riscos temos de ter em conta?
- O que pode acontecer se não respeitar o sinal?



#### Outro exemplo de exercício em sala de aula:

- Imaginem que um carro embate numa árvore a 50 Km/h.
- Que tipo de danos pode sofrer o carro?
- Que parte do carro ficaria afectada?
- E o que existe na frente do carro? (ex. o motor)
- Em que direcção iria o motor?
- E o que está atrás do motor? (o condutor)
- Com a colisão, em que direcção seria atirado o condutor?
- Que tipo de ferimentos poderia causar um acidente deste tipo?

## MANUAL DO ENSINO DA CONDUÇÃO

- Quanto tempo demoraria a recuperar esses ferimentos?
- Que consequências pode ter esse acidente para as pessoas que vos rodeiam?
- Que impacto teria este acidente na vossa vida?

Alguns exemplos clássicos de métodos de aprendizagem activos utilizados em contexto de formação de condutores em sala de aula são:

- Brainstorming
- Role Plays
- Estudos de caso
- Jogos de lógica
- Histórias de Testemunhas
- Etc.



O Modelo Tileston de Aprendizagem Estratégica (Tileston, 2007; cit. por EU Hermes Project, 2010), estabelece o que se considera ser uma importante sequência de aprendizagem activa em formação em sala de aula:

- 1. Conectar:** criar um ambiente para a aprendizagem
- 2. Ligar:** envolver os alunos
- 3. Sintetizar:** proporcionar novas aprendizagens
- 4. Exteriorizar:** usar a informação aprendida
- 5. Reflectir:** avaliação da aprendizagem

*Coaching* de grupo requer não só competências de *coaching* como instrutor, mas a competência para lidar com grupos.

**b) Formação em estrada:**

Os métodos activos de aprendizagem da formação em estrada podem ser usados em cada etapa do processo de aprendizagem, seja na fase de planeamento e preparação (antes da acção), na fase de execução (durante a acção) ou na fase de revisão (após a acção).

**Exemplos da fase preparatória podem ser:**

"Desenho em conjunto" - usar papel e lápis para desenhar, em cooperação com o instrutor, um esboço de uma situação de trânsito, por exemplo, entrar e sair de um cruzamento. O aluno é convidado a explicar como é que ele vai realizar esta manobra e o que faria em situações específicas.

"O aluno torna-se o professor"

Ao aluno é solicitado no final de uma aula para preparar a teoria para uma tarefa específica na aula seguinte, por exemplo, ultrapassagens. No início da aula seguinte, os papéis são invertidos e o aluno ensina o professor como realizar uma manobra de ultrapassagem. Depois fazem-no na prática.

**Exemplos na fase de execução podem ser:**

"Compare e contraste "

Ao aluno são perguntadas várias questões para avaliar o quanto eficiente, eficaz, e confortável é conduzir perto do veículo da frente. É então pedido para aumentar a distância do veículo da frente e fazer a mesma avaliação com base em margens de maior segurança.

"Reforço Positivo"

O professor pergunta ao aluno por que ele está a conduzir de uma certa forma, quando ele está a fazer as coisas correctamente, por exemplo, conduzir afastado dos veículos estacionados. O aluno é activamente obrigado a pensar sobre o que está a fazer e porquê. O instrutor elogia-o por conduzir bem.

**Exemplos da fase de revisão/feedback podem ser:**

“Feedback baseado em vídeo”

Usar no carro câmeras de vídeo para gravar as acções do aluno e situações de condução, para que possam ser reproduzidos após a aula. O instrutor deve usar o questionamento no sentido de aumentar a consciência do aluno, acerca do que ele fez bem e o que fez menos bem, etc.

Um outro exemplo é a perspectiva de uma terceira pessoa. Este método permite ver o tráfego rodoviário a partir de uma perspectiva diferente. A perspectiva da terceira pessoa pode funcionar de duas maneiras. Em primeiro lugar, o instrutor pode pedir ao aluno para ter em consideração como outro condutor percebe a condução do aluno, especialmente onde não conduziu correctamente. A segunda maneira é o aluno considerar o comportamento de um condutor: por exemplo, aquele condutor está a conduzir bem, se não porque não, se estiver a conduzir bem então o que está a fazer bem?

- ✓ Não precisamos apenas de condutores hábeis, precisamos de condutores responsáveis.
- ✓ Mas também precisamos de instrutores que não façam apenas perguntas, mas também que estabeleçam uma relação de igualdade.

***Qual o elemento de segurança mais importante no carro? – O condutor.  
Faça dos seus alunos, condutores responsáveis e conscientes.***