



1ª CONVENÇÃO NACIONAL *do* **CONDUTOR SÉNIOR**

29 de Novembro de 2010
Universidade Lusíada - Lisboa

TEMA: As Escolas de Condução e a Formação dos Condutores Seniores

Alice Lourenço Romano (ANIECA)



Muitos kms de estrada percorridos.

Muitas trocas de ideias com muitos condutores espalhados por esse país fora.

Alguns produtos concebidos como sejam Vídeos, Portal e esta Convenção.

Alguns objectivos atingidos e outros superados.

Algumas ideias para o futuro...!

A idade e o envelhecimento OS CONDUTORES COM MAIS DE 65

Todos sabemos que em termos demográficos a população está a envelhecer e que a mobilidade dessa mesma população está a aumentar, o que implica que o número de pessoas com mais de 65 anos a circular nas estradas é cada vez maior. Em termos de segurança são um grupo com algumas limitações, mas também com algumas vantagens em relação aos mais jovens.



Por: ALICE LOURENÇO ROMAN

2 - A IDADE E O ENVELHECIMENTO

1 - O MUNDO EM MUDANÇA RÁPIDA ONDE VIVEM

Ainda que ouvindo a rádio ou a TV, lendo jornais ou discutindo com amigos, este grupo de condutores vive numa época com um ritmo acelerado onde as mudanças são rápidas e continuas (sobretudo se compararmos os anos 90 com os anos 30 ou 40, época em que viveram a sua infância e juventude).

Recordemos alguns exemplos:

- ao nível das infra-estruturas, o aparecimento generalizado das rotundas ou das estradas inteligentes;
- ao nível da legislação, as alterações ao código da estrada nos últimos 5 anos, com o aparecimento das contra-ordenações;
- ao nível dos veículos, (o ABS, o Airbag, a transmissão automática, ou os sistemas de navegação de bordo).

nós qualificamos de 3.ª idade, as pessoas mais velhas do que nós. A idade por si só é insuficiente para definir objectivamente um grupo e as expressões 3.ª idade, sénior ou idoso não são mais do que *conceitos subjectivos*. Há sexagenários que se sentem velhos e septuagenários que se sentem jovens.

De qualquer forma, todos nós, a partir de uma certa idade, (e essa idade pode diferir de pessoa para pessoa) assistimos a uma diminuição de um certo número das nossas capacidades físicas, sensoriais e cognitivas.

por isso, qualquer que seja a idade, a idade que designemos por sénior, o grupo será necessariamente heterogéneo. Haverá pessoas que mantiveram uma actividade física que as ajudou a retardar o envelhecimento físico e outros que reduziram de tal forma a sua actividade física que sentem de forma mais intensa os efeitos desse envelhecimento. A idade, por si só, não é suficiente para justificar o abandono ou o impedimento de conduzir (DE RAEDT & PONJAERT-KRISTOFFERSON, 1998).

Algumas das pessoas com mais de 65 anos, muitas delas reformadas, apresentam características que as distinguem de outras, economicamente activas. Comparativamente,

| PODEMOS DIZER QUE... | AINDA QUE ... |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • conduzem menos • percorrem trajectos mais curtos • são menos rápidos • vêem menos bem • reagem mais lentamente | <ul style="list-style-type: none"> • escolham a precisão em detrimento da velocidade • tenham maior experiência de situações passadas • avaliem melhor o risco • tenham maior maturidade • antecipem melhor as situações |

envelhecimento primário

envelhecimento secundário

... qualquer que seja a nossa idade, ela é insuficiente para definir objectivamente um grupo e as expressões 3ª idade, sénior ou idoso não são mais do que conceitos subjectivos.

... há sexagenários que se sentem velhos e septuagenários que se sentem jovens e por isso a idade, por si só, não é suficiente para justificar o abandono ou o impedimento de **conduzir**

3 - COMO EXPLICAR O ENVELHECIMENTO?

O homem, como qualquer ser vivo, tem um ciclo de vida: os nossos processos biológicos asseguram-nos uma fase de crescimento, uma fase de manutenção e uma fase de declínio.

Designamos por envelhecimento primário aquele que está associado à nossa idade cronológica e que se manifesta graças a um conjunto de sintomas clínicos: como por exemplo, a diminuição da força, a visão e a audição menos boas ou a diminuição dos reflexos.

Designaremos por envelhecimento secundário, aquele que é provocado pelos factores ambientais e pelas doenças, independentemente da nossa idade cronológica.

4 - QUAIS AS CONSEQUÊNCIAS DO ENVELHECIMENTO?

Como consequência do envelhecimento, surgem diferentes sinais, quer ao nível objectivo (insegurança objectiva) quer ao nível subjectivo (insegurança subjectiva).

A insegurança objectiva é observável a diferentes níveis:

- declínio da visão e da audição
- diminuição da flexibilidade e da massa muscular
- maior lentidão dos movimentos e dos gestos:

– tempo de reacção = espaço de tempo que passa entre um acontecimento e o início do movimento;

– velocidade do movimento = velocidade a que as pernas e os braços podem mexer-se;

- maior lentidão no funcionamento cognitivo:

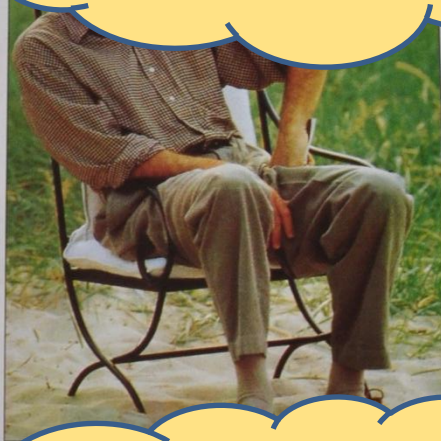
– recolha de informação (ex: leitura de um painel na auto-estrada)

– tratamento da informação (ex: atribuição de um significado, escolha da reacção a ter)

– execução do movimento (ex: continuar em frente)

- menor coordenação olho-mão e olho-pé;

Insegurança objectiva



As pessoas mais velhas têm maior experiência de situações passadas e isso dá-lhes um background para poderem antecipar e avaliar o risco muito melhor que os condutores novos.

Insegurança subjectiva

ALTERAÇÃO DAS FUNÇÕES COGNITIVAS

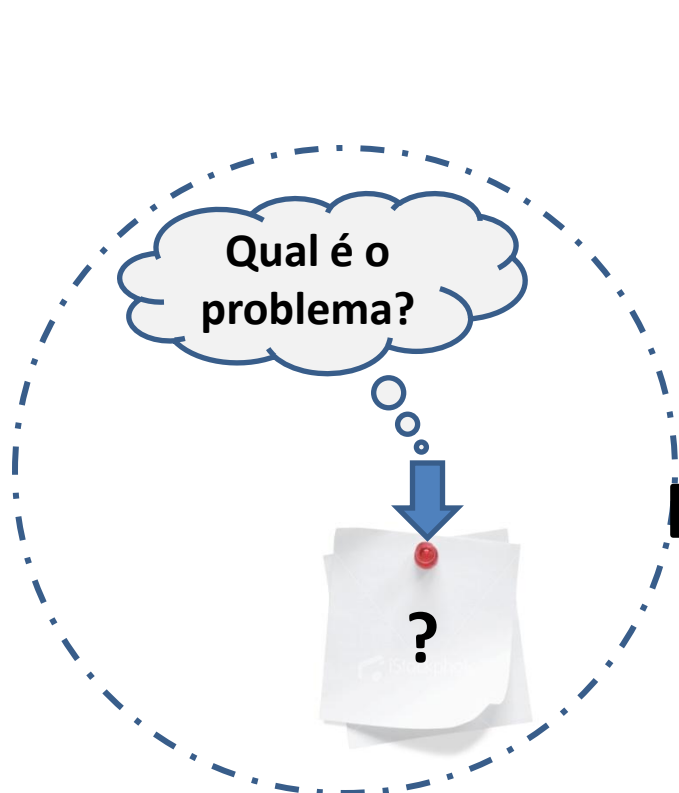
| | |
|----------|--|
| Observar | • acuidade visual menor • adaptação à obscuridade mais lenta |
| Analisar | • plasticidade menor • selecção de informação pertinente mais lenta |
| Decidir | • tempo de reacção mais longo |
| Agir | • movimentos mais bruscos • movimentos mais lentos • coordenação menos precisa |

... a **insegurança objectiva** advém de:

- declínio da visão e da audição,
- da diminuição da flexibilidade e da massa muscular
- maior lentidão dos gestos e movimentos:

- Tempo de reacção (espaço de tempo entre o acontecimento e o início do movimento)
- Velocidade do movimento (velocidade a que as pernas e os braços se podem mexer)

... a **insegurança subjectiva** refere-se à forma como cada um percebe o perigo/ segurança da situação de circulação em que se encontra.



... as soluções
dependem dos
problemas

Mobilidade?

Qualidade de vida?

Direitos e liberdades?

Saúde pública?

Segurança?

**Partilhar a estrada
com os mais novos ...**
as estradas são
partilhadas por
diferentes utentes:
peões, ciclistas,
condutores, ... uns
mais jovens e outros
mais velhos.

**Responsabilização do
Estado e das
instituições...**
aplicação de medidas
generalizadas e
sistemáticas, com
carácter mais ou
menos compulsivo.

... as soluções
dependem dos
problemas

Insegurança face às
condições de tráfego
(intensidade, velocidade,
agressividades, tipo de
vias...)?

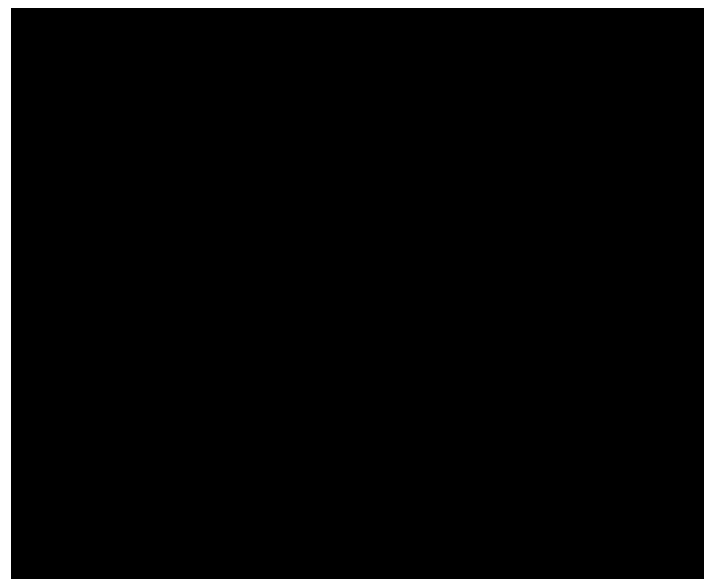
Desconhecimento
da sinalização e
das regras de
circulação?

Declínio físico
e das funções
cognitivas?

Qual é o
problema?



estratégias compensatórias



Escolas de condução

- Podem desenvolver um conjunto de estratégias de compensação, apoiando-se nos pontos fortes como a experiência e a precisão/exactidão?
- Podem trabalhar, de forma personalizada, diferentes tipos de estratégias?
 - planeamento
 - tácticas
 - Operacionais
- Podem construir planos de acção personalizados para cada participante?
- Podem treinar percursos em situações de tráfego real?

SIM

SIM

Teórico

Prática

SIM

SIM

Para perspectivar o futuro...



... convido-os para uma viagem ao passado!

PROVEDOR DE JUSTIÇA

NA DEFESA DO CIDADÃO



Apresentação
de Queixa

MENU

Home

Apresentação

O actual Provedor de Justiça

A Instituição

Origem

Como Nasceu o Ombudsman

Origem e Expansão

Criação do Provedor de Justiça

Antigos Provedores

Provedoria de Justiça

Traços Característicos

Legislação

Linha do Cidadão Idoso



Linha do Cidadão Idoso

A Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas decidiu proclamar o ano de 1999 como o **Ano Internacional** das **Pessoas Idosas**, sob o lema: "Por uma Sociedade para todas as Idades", sociedade que se quer baseada no respeito pelos direitos humanos, pelas liberdades fundamentais, pela justiça social e pela participação cívica, designadamente chamando a atenção para um grupo de particular risco - a população idosa.

O Provedor de Justiça neste contexto decidiu criar uma linha telefónica gratuita de apoio aos cidadãos idosos.

A Linha do Cidadão Idoso pretende divulgar junto das **pessoas idosas** informação sobre os seus direitos

Projecto "Condutores Seniores" vai arrancar em Santarém

**MOBILIDADE
QUALIDADE DE VIDA
SEGURANÇA**

Abril, 2000

condutores com
+ de 60 anos

Lisboa

«... É importante
referir que a estrada
pertence a todos e
que, quanto mais
envelhecemos, maior é
a utilidade do carro»

ANIECA DÁ FORMAÇÃO A CONDUTORES SÉNIORES

UMA UMBELINO

Dotar os idosos de estratégias para adaptarem a sua condução às exigências actuais de circulação. Esta será uma acção destinada a condutores com mais de 60 anos. Pretende-se juntar, durante dois dias, um grupo que pondará as 20/25 pessoas, durante os quais será feita alguma formação e sensibilização. O primeiro passo deste projecto passará por um diagnóstico, em que se analisará o tipo de trajecto que

Esta será uma acção destinada a condutores com mais de 60 anos. Pretende-se juntar, durante dois dias, um grupo que pondará as 20/25 pessoas, durante os quais será feita alguma formação e sensibilização. O primeiro passo deste projecto passará por um diagnóstico, em que se analisará o tipo de trajecto que

PAÍS
21/4/2000

- Índice
- Pesquisa
- Comentário
- Forum
- Inquérito
- Assinatura
- Sobre o Expresso...

Condutores seniores reaprendem a guiar

«MOSTRARAM-ME lá sinais que eu nunca tinha visto na vida», reconhece Joaquim Lucas. Reformado, com 68 anos, foi um dos condutores que frequentou o «Projecto Circular Seniores», uma iniciativa que visa a reciclagem dos condutores mais idosos. Juntamente com os jovens com idades entre os 18 e os 24 e com os utilizadores de veículos de duas rodas, os



Mário Baptista: «Depois do curso sinto-me mais à vontade e seguro»

«Dotar os idosos de estratégias que lhes permitam adaptar a sua condução às exigências actuais da circulação é o **objectivo ...**»

Condutores seniores reaprendem a guiar

— dois dos participantes do curso — são a idade não os atrapalha. Possuem experiência de condução há muitos anos e pegam no volante com alguma facilidade. Além disso, de quinze dias, Mário faz-se à estrada e até à terra», e Joaquim, por seu lado, já fez anos efectua a sua distância anual, na panha da mulher, cortando a S. Pedro do Sul, umas férias nas termas.

«Nestes anos todos, não houve um aumento da taxa de acidentes, o que é um facto. A grande modificação da legislação, justificada por Joaquim Lucas, Mário Baptista, corroborando esta ideia, acrescentando que não é o projecto de reciclagem que aprendeu muitas coisas que desconhecias: «Não faz ideia que tínhamos de dar prioridade a alguns locais. São coisas novas que aprendi agora». São coisas que se sentem «mais à vontade e seguras» quando conduzem.

Ao longo de dois dias, os voluntários participaram em vários sessões, práticas e técnicas. Uma semana antes do início da acção piloto, cada um dos participantes percorreu um pequeno trajecto à sua escolha, acompanhado por um instrutor. A intenção era identificar as situações e manobras em que se sentiam mais inseguros.

em termos de sinistralidade dos acidentes. O desrespeito

em termos de sinistralidade dos acidentes. O desrespeito

em termos de sinistralidade dos acidentes. O desrespeito

em termos de sinistralidade dos acidentes. O desrespeito

em termos de sinistralidade dos acidentes. O desrespeito

em termos de sinistralidade dos acidentes. O desrespeito

Mudanças

**Condições de
circulação**

Porque estamos aqui?

www.zonasenior.pt

Diagnóstico

Agressividade

**Estratégias de
compensação**

**Condução
preventiva**

Alimentação

Alcool

Envelhecimento

**Prática de
Condução**

Fadiga

Medicamentos

**Como participamos
nós na circulação?**

O que é que mudou?

- ❖ em nós próprios
- ❖ na circulação


Teórica

O que devemos saber?

2 dias

O que devemos fazer?

Prática



«... muito útil pois em grupo nós relembramos conhecimentos que já estavam adormecidos»

(S.62 anos)

«É importante discutir estes aspectos ... Isto pode-nos ajudar no futuro»

(J.67 ans)

«Se tiverem oportunidade de participar, não hesitem. Venham ver, participem, como eu. É útil e ajuda-nos a continuar a conduzir.»



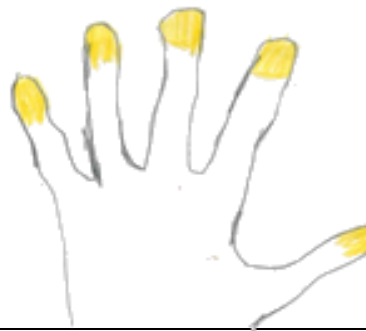
- Esta acção visa dotar as pessoas idosas de estratégias que lhes permitam adaptar a sua condução às exigências actuais da circulação de forma a incentivar a sua mobilidade, condição necessária à sua qualidade de vida.

- A actualização, o conhecimento das limitações decorrentes da idade e a definição de estratégias que lhe permitam conduzir até o mais tarde possível com qualidade e em segurança.

Para perspectivar o futuro...



... podemos aprender com o passado?



para partilhar!

1. Quadro conceptual e premissas
2. Trabalho de projecto (parceria alargada e local)
3. Metodologia (Personalização - Diagnóstico individualizado, a montante e trajecto acompanhado, a jusante)
4. Metodologia (Abordagem integrada e transdisciplinar)
5. Metodologia (Actividades e Princípios pedagógicos)

Especificidades do projecto

Quadro conceptual e premissas:

- **Ponto de partida:** A mobilidade é sinónimo de autonomia, de actividade, de uma vida mais rica e diversificada de contactos sociais.
- **Objectivo:** Abordagem centrada na situação e não na informação (não é a mera informação que vai alterar os comportamentos).
- **Instrumentos de registo:**
Carta de compromisso • ○ ○

As ideias chave foram:

- mobilidade
- qualidade de vida
- segurança
- estratégias compensatórias

Especificidades do projecto

Trabalho de projecto:

- **Ponto de partida:** os projecto são construído por um conjunto de parceiros, oriundos da comunidade, que detém o *know-how*. Transformar uma ideia num projecto. O projecto não tem “dono”. É nosso!
- **Objectivo:** Operacionalizar as intenções socio-formativas em acções de saberes integrados.
- **Instrumentos de registo:**
Cronogramas, “Working Plan”
Mapas (tarefas, responsabilidades...)



| CONTRIBUIÇÕES POSSÍVEIS DOS DIFERENTES PARCEIROS | | | |
|--|-----------------------|--|---|
| NOME DO PARCEIRO | OBJECTIVOS A ALCANÇAR | ACTIVIDADE(S) A REALIZAR | MATERIAIS / EQUIPAMENTOS A UTILIZAR |
| Cruz Vermelha Portuguesa (Cmtd. Luis Bastos) (após 18.30h) | | <ul style="list-style-type: none"> Informar sobre formas de evitar o envelhecimento secundário Informar sobre os efeitos dos medicamentos na condução (eventualmente, no caso de não estar presente a entidade sanitária) enquadramento legal – atestados, etc. Informar sobre socorrismo, com incidência no acidente rodoviário | <ul style="list-style-type: none"> 1 AMS equipada (macas, colares cervicais, colete de desengancharamento, etc.) |
| Brigada de Trânsito de Santarém (Capitão Luciano Freitas) | | <ul style="list-style-type: none"> comparar a legislação e a sinalização actuais com as antigas identificar manobras perigosas abordar a problemática do álcool | <ul style="list-style-type: none"> acetatos cassete vídeo testes de alcoolemia equipamento de verificação de álcool no sangue (Series/ Dräger/ Siemens) acetatos acetatos |

Especificidades do projecto

Metodologia:

1- Personalização- Diagnóstico individualizado (Usar a experiência como ponto de partida)

- **Actividade:** Cada participante realizou um percurso acompanhado com um instrutor, percurso esse observado por um observador à distância.
- **Objectivo:** Analisar o tipo de trajecto e identificar os pontos críticos as dificuldades sentidas para serem analisadas durante a intervenção.
- **Instrumentos de registo:** ficha-diagnóstico + mapa do trajecto realizado

Especificidades do projecto

Metodologia:

2- Abordagem integrada e transdisciplinar

- **Actividade:** As actividades eram situações problema que eram trabalhadas sob pontos de visto diversos atendendo às várias vertentes do saber (físico, psicológico, legal, moral)
- **Objectivo:** Explorar causas e efeitos, assim como estratégias de compensação (de planeamento, tácticas e operacionais).
- **Instrumentos de registo:** um ex:

Especificidades do projecto

Metodologia

3- Princípios pedagógicos:

- **Actividades:** Intervenções mais numa lógica de grupos de discussão e Role-playing ou ainda com o formato de Almoços e Jantares-debate.
- **Objectivo:** Analisar as situações abordagem centrada na situação e não na informação (por em causa a premissa de que os condutores necessitam de mais informação para alterarem os seus comportamentos).
- **Instrumentos de registo:** Grelhas de observação e kits etilotestes, entre outros.

Almoço-debate (12h30mn)

Distribuir em cada mesa um cartão com uma das diferentes frases: «Um pouco mais de educação e respeito na estrada não faz mal a ninguém», «A circulação é uma verdadeira selva onde reina a lei do mais forte», «O meu carro é a minha liberdade» e pedir que, durante o almoço, conversem sobre a frase do cartão.

No final da refeição cada mesa, através do seu porta-voz apresenta as 3 ideias mais importantes discutidas no grupo
(A síntese das ideias será o elemento de ligação com Módulo III).

Jantar-debate (20h30mn)

Partindo dos alimentos ingeridos durante o jantar propor uma “actividade surpresa” em torno do grau de alcoolémia. *(Pedir que cada um escreva num papel o que bebeu e partir daí para o equivalente em grau de alcoolémia + etilo-testes).*

Apresentar os efeitos do álcool em termos físicos e psicológicos.

Caracterizar o enquadramento legal.

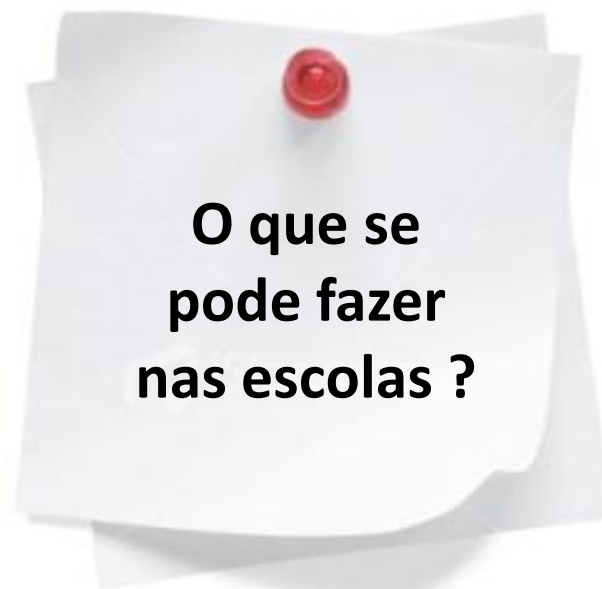
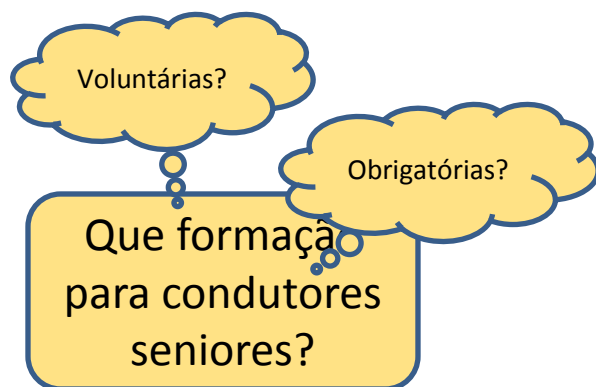


Com base na nossa experiência

Recomendamos:

- Abordagem centrada na situação e não na informação (por em causa a premissa de que os condutores necessitam de mais informação para alterarem os seus comportamentos).
- Intervenções mais numa lógica de grupos de discussão e menos numa lógica magistral (assumir que o comportamento individual é controlado e formatado em sociedade).
- Unidades programáticas curtas, recombinaíveis e reutilizáveis consoante o grupo/participantes(assegurar a individualização e a personalização).
- Análises transdisciplinares das situações-problema (por oposição à segmentação e compartimentação dos temas).
- Equipas multidisciplinares (onde exista entrosamento entre a investigação e as acções concretas).

E as escolas?



Objectivamente

- As escolas estão implantadas em todo o território nacional.
- As escolas tem instalações, equipamentos e recursos pedagógicos.
- As escolas tem pessoas com know-how técnico e pedagógico.
- As escolas têm experiência de formação de condutores.
- **ANIECA**, agrega experiência e *know-how* na [formação dos profissionais](#) de ensino da condução automóvel (instrutores, examinadores, directores de escola e formadores).
- **ANIECA** detém experiência acumulada no Projecto Seniores e no seguimento e acompanhamento de outros projectos similares levados a cabo pelos seus parceiros institucionais europeus.

Para isso propõe-se ...

- Continuar a formar os instrutores:
 - Dar-lhes formação específica
 - Treiná-los a dinamizar grupos
 - Supervisioná-los na prática
- Trabalhar em parceria
 - Intra-escolas (equipas multidisciplinares)
 - Inter-escolas
 - Com a comunidade
 - Com parceiros
 - Com a tutela

**... se já fizemos
tanto, podemos
fazer muito
mais!**



29 de Novembro de 2010

Muito obrigada!

Alice Lourenço Romano

Psicóloga

alimatias@hotmail.com

Tm - 966040006



A.N.I.E.C.A.

Associação Nacional dos Industriais do Ensino da Condução Automóvel

A. João Crisóstomo 21 r/c Esq dº - 1200 Lisboa (Portugal)

Tel: +351 213173300 - Fax: + 351 213520502

<http://www.anieca.pt> - email: correio@anieca.pt