



Qualidade de Vida na Visão dos Condutores de Veículos: um Estudo do Trânsito de Santa Maria - Rs

Cristina Ávila Silveira
cris.adm@pop.com.br
UNIFRA

Lisandra Taschetto Murini
li.adm@ig.com.br
UNIFRA

Juliana Andréia Rudell Boligon
juli-adm@hotmail.com
UNIFRA

Elio Sergio Denardin
eliodenardin@hotmail.com
UNIFRA

Resumo: A realidade econômica que o país enfrenta atualmente deve-se a inúmeros fatores que contribuem para disseminação de problemas que a sociedade enfrenta. Um deles está relacionado ao trânsito. O uso de veículos automotores tem aumentado intensivamente, as vendas no mercado brasileiro. Tendo em vista o tema apresentado, o objetivo geral é: Identificar os principais aspectos que interferem na qualidade de vida das pessoas e a consciência ecológica por parte dos condutores no trânsito de Santa Maria. E como objetivos específicos: Verificar o posicionamento dos condutores referente aos riscos de acidentes; identificar os aspectos pertinentes à melhoria do meio ambiente e propor sugestões de melhorias a sociedade no que envolve a qualidade de vida no trânsito. O presente trabalho é de grande importância para todos os cidadãos brasileiros, principalmente aos condutores de veículos automotores, que residem na cidade de Santa Maria-RS. Para elaboração deste realizou-se uma pesquisa bibliográfica, exploratória, descritiva, quantitativa e um estudo de campo, com 69 alunos que estavam renovando a sua CNH, no CFC Ativa e que precisam assistir aulas teóricas. O questionário foi o instrumento utilizado para coletar as informações e obteve-se como um dos resultados, os principais aspectos que causam acidentes no trânsito de Santa Maria que são: o excesso de velocidade, com 56,5%; não obedecer a sinalização e embriaguez ao volante, com 49,3% e 39,1% respectivamente.

Palavras Chave: Conscientização - comportamento - posicionamento - -



1. INTRODUÇÃO

A realidade econômica que o país enfrenta atualmente deve-se a inúmeros fatores que contribuem para disseminação de problemas que a sociedade enfrenta. Um deles está relacionado ao trânsito. O uso de veículos automotores tem aumentado intensivamente, as vendas no mercado brasileiro somaram 271,4 mil unidades em março de 2009, alta de 16,95% em relação ao mês em 2008 e de 36,1% diante do mês anterior (KIRSCH, 2009). No mercado Santamariense a venda de veículos bate recorde, dados do Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAM) apontam que em março deste ano foram emplacados 569 veículos na cidade e 329 unidades no mesmo período do ano de 2009, sendo que o crescimento no setor automobilístico foi de 73% no município (ROSAURO, 2009).

Portanto a realidade Santamariense mostra-se contrária à crise mundial, as concessionárias estão batendo recorde de vendas. Mas a grande questão é saber se as pessoas estão cientes dos problemas causados por essa crescente frota de veículos. Um deles é a poluição do ar, que está se tornando um problema crucial, pois atualmente os motores dos veículos são a maior fonte desta poluição em número de gases emitidos, resultado da emissão direta do veículo ou da transformação atmosférica destes gases (ALMQVIST, 2005). Outro problema que está diretamente ligado ao aumento de veículos e os acidentes causados no trânsito, as estatísticas demonstram que, a cada ano, mais de 300 mil pessoas são vítimas de acidentes de trânsito no Brasil. Dentre elas, aproximadamente 50 mil são vítimas fatais, das quais 30 mil morrem no local do acidente (BRUNS, 2009).

Com todos esses dados pode-se perceber que esses problemas estão diretamente relacionados à qualidade de vida das pessoas e ao meio ambiente em que vivem. Devido a isso, a presente pesquisa tem como problemática a seguinte questão: Quais os principais aspectos que interferem na qualidade de vida das pessoas e se existe consciência ecológica por parte dos condutores no trânsito de Santa Maria? Para responder a esse problema o trabalho tem como objetivo geral identificar os principais aspectos que interferem na qualidade de vida das pessoas e a consciência ecológica por parte dos condutores no trânsito de Santa Maria. Os objetivos específicos são: Verificar o posicionamento dos condutores referente aos riscos de acidentes; identificar os aspectos pertinentes à melhoria do meio ambiente e propor sugestões de melhorias a sociedade no que envolve a qualidade de vida no trânsito.

Este estudo é de grande relevância para todos os cidadãos brasileiros, principalmente aos condutores de veículos automotores, que residem na cidade de Santa Maria-RS, envolve uma das áreas de grande relevância que é a Gestão de Pessoas, que trata de relações interpessoais, comportamento das pessoas, disciplina e educação das mesmas no trânsito. Também levando em conta a questão cultural que é muito forte na cidade. Uma das razões pela qual este trabalho está sendo instigado é a carência de estudos sobre o assunto que envolve o trânsito, a qualidade de vida e o meio ambiente. Outra razão é a conscientização que trará as pessoas sobre o estado caótico de trafegar no trânsito de Santa Maria e, também sobre o excesso de acidentes que tem acontecido na cidade. E assim provocando nos condutores e também nos pedestres reflexões de que devem ter atitudes mais defensivas no trânsito.

2. QUALIDADE DE VIDA *VERSUS* QUALIDADE DE VIDA EM SANTA MARIA

O conceito de qualidade de vida refere-se à preocupação com o bem-estar geral e a saúde. Envolve também tanto os aspectos físicos e ambientais, como os aspectos psicológicos (CHIAVENATO, 1999).



Para Paladini (2007, p. 25), “o conceito de qualidade envolve múltiplos elementos, com diferentes níveis de importância”. Considera-se que a qualidade seja um aspecto subjetivo e que ela varia de pessoa para pessoa, em função de especificidades. Conforme Robbins (2005, p. 58), “a qualidade de vida refere-se ao grau em que as pessoas valorizam os relacionamentos e mostram sensibilidade e preocupação com o bem-estar dos outros”.

Existem dois tipos de qualidade: a qualidade objetiva e a qualidade subjetiva. A primeira corresponderia ao cumprimento de normas e procedimentos preestabelecidos. A segunda equivaleria ao atendimento das necessidades e expectativas. Portanto, não obstante a qualidade comporte tais segmentações, ela apenas será plena se houver forte conjugação de esforços entre o desempenho e a satisfação. Se este encontro não ocorrer não existirá a qualidade desejada ou está se apresentará de maneira prejudicada (BARROS, 1996 apud ARAUJO, 2006).

Educar as pessoas para a qualidade compõem-se de dois processos distintos. Numa primeira etapa, ocorre o que denomina de sensibilização das pessoas. A segunda equivaleria ao atendimento das necessidades e expectativas. Portanto, não obstante a qualidade comporte tais segmentações, ela apenas será plena se houver forte conjugação de esforços entre o desempenho e a satisfação. Se este encontro não ocorrer não existirá a qualidade desejada ou está se apresentará de maneira prejudicada (BARROS, 1992 apud ARAUJO, 2006).

Conforme pesquisa da ONU, PNUD 2000, Santa Maria é a 45^a cidade em qualidade de vida do Brasil e a 9^a do Estado. Segundo dados de 2006, da Fundação de Economia e Estatística - FEE, a expectativa de vida ao nascer é de 74,01 anos e a densidade demográfica do município é de 145,4 hab/km², o que contribui para a organização e torna o município tranquilo para se viver.

O nível de poluição atmosférica em Santa Maria é quase nulo, conforme mostra o Tabela 1.

Tabela 1: Ranking de Poluição.

MUNICIPIO	HABITANTES	INDICE DE POTENCIAL POLUIDOR	POSIÇÃO NO INDICE
PORTE ALEGRE	1.391.776	5,967	4
CAXIAS DO SUL	380.464	7,106	3
PELOTAS	330.633	0,559	31
CANOAS	316.633	11,359	1
SANTA MARIA	253.884	0,256	50
GRAVATAI	247.433	3,973	6
NOVO HAMBURGO	244.952	2,332	7
VIAMÃO	240.839	0,379	39
SÃO LEOPOLDO	200.904	1,179	12
ALVORADA	195.997	0,1	77
RIO GRANDE	190.596	4,078	5
PASSO FUNDO	176.162	0,935	20
URUGUAIANA	130.596	0,093	80
SAPUCAIA DO SUL	127.877	1,596	10
BAGÉ	117.798	0,206	58
CACHOEIRINHA	113.122	0,954	18
SANTA CRUZ DO SUL	112.357	1,734	8

Fonte: Site da Prefeitura Municipal de Santa Maria.

Os dados mostram que a matriz produtiva do município, em sua maior parte, é composta por empresa de comércio e principalmente de serviços, sem grandes dependências de setores poluentes, o que torna a cidade uma das mais saudáveis para se habitar, comparada



com outras cidades de mesmo porte do estado (PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA MARIA, 2009).

2.1. ESTRESSE

De acordo com Decenzo e Robbins (2001, p. 258) “o estresse é uma condição dinâmica em que a pessoa se vê diante de uma oportunidade, restrição ou exigência relacionada com algo que deseja e cujo resultado é percebido ao mesmo tempo como incerto e importante”. Ao se tentar minimizar o estresse na vida das pessoas é importante reconhecer que tanto fatores positivos como fatores negativos podem causar estresse.

Os principais sintomas de estresse são os sintomas fisiológicos, psicológicos e de comportamento. Níveis elevados de estresse resultam em mudanças no metabolismo, aumento dos batimentos cardíacos e do ritmo respiratório, aumento da pressão arterial, dores de cabeça e risco maior de ataques cardíacos (DECENZO e ROBBINS, 2001).

Segundo Wagner III e Hollenbeck (2006, p. 121), “stress é um estado desagradável que ocorre quando as pessoas estão inseguras de sua capacidade para enfrentar um desafio percebido em relação a um valor importante”.

Ao estudarem sobre o stress, mensurando a predisposição e as reações dos motoristas ao experienciarem condições de congestionamento no trânsito, concluíram que o stress ao volante está se tornando uma síndrome típica em motoristas de grandes centros urbanos que usam o automóvel cotidianamente. Lembrando que o comportamento provocativo de outros motoristas ou pedestres, como uso abusivo de buzina, faróis em luz alta, xingamentos, palavrões e ofensas morais (HENNESSY e WIESENTHAL, 1997 apud PRESA, 2002).

As pessoas têm um estoque de energia adaptável que é esvaziado pelo desgaste natural do dia a dia. Quando você está sob stress, aumenta muito a quantidade de energia retirada e este estoque se esvazia. Embora a fisiologia de stress seja comum a todos, cada pessoa desenvolverá seus próprios padrões de resposta ao stress. Para algumas pessoas o stress se manifesta predominantemente em uma parte do sistema, mas o stress pode afetar qualquer área do funcionamento das pessoas, o emocional, o mental, fisiológico e o comportamental (ARROBA e KLIM, 1988).

2.2. POLUIÇÃO DO AR

Segundo Victorino (2000, p. 39), “a saúde da humanidade está seriamente ameaçada com a poluição aérea causada principalmente pelo dióxido de carbono dos escapamentos dos veículos”. A poluição aérea através das partículas invisíveis soltas no ar é causadora de males respiratórios entre a população, assim como cansaço, falta de ar, irritação nos olhos e nas mucosas, além de estimular o aquecimento da terra vindo a provocar mudanças climáticas e aumento da temperatura em todo o mundo. A poluição aérea e a ausência de massa polar podem provocar a inversão térmica, quando o ambiente fica mais abafado, porque os gases não são dissipados.

2.3. TRÂNSITO

Para evidenciar alguns dos fatores de maior influência no trânsito, apresenta-se a Tabela 2 que destaca itens como: circulação de pedestre, sinalização, acidente de trânsito, negligência e imprudência e sua caracterização.

**Tabela 2:** Fatores de influência no trânsito.

Fator de influência	Definição
Circulação de Pedestre	O pedestre é um fator muito importante em qualquer problema de circulação urbana, especialmente do ponto de vista da sua segurança. As atitudes dos pedestres são mais variadas comparadas com as dos motoristas e obedecem com menor rigor as normas específicas e a sinalização. Tal fato dificulta a ordenação de seus movimentos e a sua segurança (CENTRO UNIVERSITÁRIO FRANCISCANO, 2008).
Sinalização	Segundo Rocha (1984, p. 109), “a sinalização de trânsito é feita por meio de: placas, marcas, luzes, gestos, sons, marcos e barreiras. A sua implantação nas vias públicas é obrigatória”. Complementa ainda que “a alteração da sinalização de trânsito somente pode ser feita por proposta do Conselho Nacional de Trânsito, que edita normas complementares no que respeita a interpretação, colocação e uso da sinalização”.
Acidente de Trânsito	Conforme o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) ocorrem no Brasil cerca de trinta e cinco mil e setecentas (35.700) mortes/ano, sendo trezentos e setenta e seis mil e quinhentos e oitenta e nove (376.589) feridos/ano, e cerca de 40% resultaram em lesões irreversíveis. Os custos com acidentes no país seriam na ordem de trinta e cinco bilhões de reais por ano. Para Presa (2002, p. 26), “muitos são os fatores que fazem do Brasil um dos campeões mundiais em acidentes de trânsito. Sem dúvida, um dos mais importantes desses fatores é o baixo nível comportamental das pessoas, que decorre da falta de investimentos maciços em educação”.
Negligência	De acordo com Bruns (2009, p. 54), “é o descaso, displicência ou desleixo de quem conhece as regras, mas não dá a devida importância. Muitos acidentes e mortes são causados por negligência”. Existe a negligência do órgão com circunscrição sobre a via, quando deixa de fazer a manutenção e instalar ou reparar a sinalização, existe a do proprietário do veículo, quando permite que condutores não habilitados ou sem condições de dirigir conduzam seu veículo, existe a negligência do condutor, quando insiste em conduzir um veículo mal conservado ou fora dos padrões de segurança, e existe também a do condutor, quando não obedece às leis de trânsito.
Imprudência	Na perspectiva de Bruns (2009, p. 54), “imprudente é a pessoa que se expõe a riscos desnecessariamente, sem medir as consequências. Elemento de presença constante no trânsito brasileiro”. O condutor imprudente é aquele que transgride intencionalmente as regras básicas de segurança, se arrisca dirigindo em alta velocidade, realizando manobras ousadas ou ultrapassagens perigosas (BRUNS, 2009).
Imperícia	Para Bruns (2009, p. 55), “a imperícia pode ser definida como falta de habilidade ou inexperiência. Um motorista com pouca experiência em condução de veículos pode ser tornar uma importante causa de acidentes”. Geralmente, essas falhas são resultado da má formação ou de treinamento do condutor que não está suficientemente capacitado ou familiarizado para conduzir determinado tipo de veículo, não sabe como conduzir, frente a situações adversas e reage de forma imprópria em situações de emergência.
Cidadania	Para Bruns (2009) cidadão é o indivíduo consciente do seu papel na sociedade. Para que a vida em sociedade seja possível, foram criadas normas de conduta, que definem direitos e deveres enquanto cidadãos. O cidadão tem o dever de obedecer às leis e códigos, em benefício do bem comum. Para o mesmo autor, a “cidadania é o exercício, pelo cidadão, dos direitos e deveres que lhe são outorgados pelo Estado e pela Sociedade (2009, p. 121)”.

Fonte: Rocha (1984); Bruns (2009); Pressa (2002).

Ainda em relação aos fatores de influência no trânsito, Bruns (2009, p. 63), refere-se às condições adversas de trânsito, comentando que “para dirigir ou pilotar com segurança é fundamental avaliar de acordo com as condições do trânsito”. Os fatores adversos mais comuns são: trânsito lento ou congestionado; horários e locais de maior movimento; áreas de



aglomeração ou grande circulação de pedestres; presença de ciclistas e outros veículos não motorizados; tráfego intenso de veículos pesados; comportamento imprudente ou agressivo dos demais condutores.

Na mesma linha de pensamento Bruns (2009, p. 63) diz que “o condutor defensivo procura sempre que possível planejar seu itinerário, evitando os horários e os locais de congestionamento. Sai com antecedência, prevendo possíveis atrasos e lembra que nem sempre o trajeto mais curto é o mais econômico, em tempo e combustível”.

2.3.1. DIREÇÃO DEFENSIVA E CULTURA

Para Bruns (2009, p. 53) “conduzir defensivamente é dirigir ou pilotar de forma a evitar acidentes ou diminuir as consequências de acidentes inevitáveis, apesar das condições adversas, dos erros e da irresponsabilidade de outros condutores e pedestres”.

O impacto social causado pelas mortes no trânsito é muito intenso, pois a grande maioria das vítimas tem entre 18 e 35 anos e pertence à faixa economicamente mais produtiva e ativa da sociedade. Quando se analisa as estatísticas de acidentes envolvendo motos, os números são mais impressionantes. As motos representam aproximadamente 17% da frota brasileira de veículos, mas estão envolvidas em mais de 30% dos acidentes (BRUNS, 2009).

Geralmente os motoristas apontam como causa para o acidente a falta de acostamento, a chuva, um buraco na pista, entre diversos outros fatores. Após se analisar as causas de milhares de acidentes tornaram-se possível chegar às seguintes conclusões (BRUNS, 2009): 90% dos acidentes são causados por falhas humanas, 4% são causados por falhas mecânicas e 6% são causados por má condição das vias.

Na parte que compete ao motorista, porém, a segurança no trânsito está ligada a cinco requisitos indispensáveis como é possível observar na Tabela 3.

Tabela 3: Requisitos para segurança no trânsito.

Requisito	Definição
Conhecimento	Em qualquer atividade profissional é importante dominar teoria e prática para desenvolver um bom trabalho. Dirigir não foge a esta regra, conhecer as leis e os regulamentos de trânsito, os procedimentos para ultrapassagens seguras, o direito de preferência nas vias e outras informações são essenciais a qualquer pessoa que pretende dirigir um veículo;
Atenção	Estar sempre alerta para o que passa a sua volta, as condições de tráfego, o limite de velocidade na via percorrida, etc. Estar ao volante significa prestar atenção constante no trânsito. Poucos segundos de desatenção podem significar acidentes com consequências incalculáveis;
Previsão	É a habilidade do motorista para prever o perigo, para antever situações de risco de acidentes sejam mediatas ou imediatas;
Decisão	Ao motorista é fundamental ter capacidade para decidir e agir de pronto em situações de risco. Nesses momentos, a decisão é auxiliada pelo conhecimento que o condutor possui, pela atenção que ele mantém e pela previsão do perigo.
Habilidade	Saber qual a melhor maneira de parar, dar marcha à ré, fazer conversões, de manejear o veículo. Este requisito é fundamental, em manobras de emergência. Em síntese, a habilidade ao volante é a capacidade de manusear corretamente os instrumentos de comando e executar com perícia e sucesso as manobras.

Fonte: Centro Universitário Franciscano (2008).

O trânsito está constituído por três fatores: a via, o veículo e o homem, sendo este responsável por mais de 90% dos acidentes de trânsito. Sendo assim, menos de 10% dos



acidentes de trânsito são ocasionados por falhas mecânicas do veículo e pelas más condições das vias de tráfego. Entende-se então que o homem enquanto motorista ou pedestre é diretamente responsável pelo acidente, também é responsável pela manutenção do veículo e pela conservação das vias de tráfego (ROZESTRATEN, 1988).

Em referência ao aspecto cultura, Chiavenato (1994, p. 52), diz que “a cultura representa o ambiente de crenças e valores, costumes, tradições, conhecimentos e práticas de convívio social e relacionamento entre as pessoas”. Ainda no pensamento do autor, “sob um ponto de vista genérico, a cultura consiste de padrões explícitos e implícitos de comportamentos adquiridos e transmitidos ao longo do tempo e que constituem uma característica própria de cada sociedade”.

Cultura se refere a um sistema de valores compartilhado pelos membros que diferencia uma sociedade das demais. Esse sistema é, em última análise, um conjunto de características-chave que a sociedade valoriza. A cultura desempenha diversas funções dentro de uma sociedade, em primeiro lugar, ela tem o papel de definidora de fronteiras, ou seja, cria distinções entre uma sociedade e as outras. Segundo, ela proporciona um senso de identidade aos membros da população. Terceiro, facilita o comprometimento com algo maior do que os interesses individuais de cada um. Quarto, estimula a estabilidade do sistema social.

Finalmente, a cultura serve como sinalizador de sentido e mecanismo de controle que orienta e dá forma às atitudes e comportamentos das pessoas (ROBBINS, 2005). A cultura é um conceito muito importante, pois como uma perspectiva a partir do qual seja possível entender o comportamento dos indivíduos e grupos dentro de uma sociedade. Pelo fato de a cultura envolver expectativas, valores e atitudes compartilhados, ela acaba por exercer influencia sobre os processos individuais e coletivos.

Poucas pesquisas tem sido conduzidas a respeito da mudança cultural, a dificuldade enfrentada na criação de uma cultura é ainda maior e mais complexa quando se tenta produzir uma mudança cultural significativa. Os temas suscitados quando se discutem mudanças são:

- As culturas são tão difusas e ocultas que é impossível diagnosticar, gerir ou mudá-las de forma apropriada;
- Como o entendimento de uma cultura envolve técnicas complexas, habilidades raras e tempo razoável e como a sua mudança exige ainda mais tempo, as tentativas deliberadas de mudanças culturais não são efetivamente práticas;
- As culturas sustentam as pessoas durante períodos de dificuldades e servem para amenizar a ansiedade. Uma das formas de diminuir a ansiedade é proporcionar continuidade e estabilidade. Desse modo, as pessoas naturalmente resistem às mudanças para uma nova cultura (GIBSON et al, 2006).

2.3.2. RELAÇÕES INTERPESSOAIS NO TRÂNSITO

No pensamento de Bruns (2009, p. 123), “quando os anseios coletivos se somam positivamente as características individuais, temos o indivíduo ajustado, o verdadeiro cidadão. E quando a individualidade é antagônica as demais pessoas e ao bem comum, temos os conflitos”. O relacionamento interpessoal é a mola propulsora da sociedade moderna. A qualidade dos relacionamentos, bem como a capacidade individual em mantê-los, são fatores determinantes de posicionamento social e qualidade de vida.

O trânsito, como espaço social, desempenha um importante papel nos deslocamentos das pessoas e no transporte de mercadorias. Porém, é um local onde se reúnem diversos grupos e indivíduos da sociedade, com interesses e comportamentos diferenciados. Alguns indivíduos utilizam o trânsito como um meio de descarregar pressões e tensões diárias,



tornando esse espaço violento e causando assim acidentes que são um risco à saúde e à vida humana (CENTRO UNIVERSITÁRIO FRANCISCANO, 2008).

2.3.3. ÁLCOOL NO TRÂNSITO

De acordo com Presa (2002, p. 36), “o uso de álcool por parte dos motoristas é um dos fatores mais freqüentes nos acidentes de trânsito. Como o uso de bebidas alcoólicas está extremamente disseminado na sociedade moderna, seja no Brasil, seja em outros países, existe uma alta correlação entre álcool e acidentes de trânsito”.

Obviamente que a presença de álcool não ocorre somente nos motoristas. Não é desprezível a incidência de álcool em pedestres acidentados no trânsito. É lógico que um motorista embriagado no trânsito é mais perigoso que um pedestre embriagado no trânsito, pois enquanto um motorista bêbado pode matar, um pedestre bêbado pode ser morto. Pode-se acrescentar ainda na mesma concepção de Presa que (2002, p. 39) “falhas nos processos psíquicos da atenção também podem ocorrer em combinação com o álcool, ou seja, à medida que o indivíduo torna-se mais alcoolizado, sua capacidade de atenção tende a apresentar-se mais deficitária”.

2.4. MEIO AMBIENTE

Para Bruns (2009, p. 128), “meio ambiente é tudo o que está a nossa volta, tudo o que vemos, ouvimos, sentimos tudo o que compõe o planeta terra”. Algumas coisas podem ser feitas para preservar o ambiente e melhorar a qualidade de vida, como usar o veículo conscientemente, mantendo-o em ordem para que não agrida desnecessariamente o meio ambiente; também pode-se adotar práticas ecologicamente corretas, como dar preferência ao uso do transporte coletivo.

E na concepção de Victorino (2000, p. 20), “meio ambiente significa o planeta e todos os elementos que o compõem, físicos, químicos e biológicos, naturais e artificiais, orgânicos e inorgânicos, nos diversos níveis da evolução até o homem com suas formas de sociedade, onde a rede de inter-relações existentes entre esses elementos se encontra em estreita dependência recíproca”.

No mesmo pensamento de Victorino (2000, p. 24), “todo o ser humano é o que aprendeu a ser, vemos que a realidade atual do planeta precisa com urgência de uma transformação do ensino no que tange a educação e ao meio ambiente”.

2.4.1. EDUCAÇÃO AMBIENTAL E TRÂNSITO

A educação ambiental é o resultado de uma orientação e articulação de diversas disciplinas e experiências educativas que facilitam a percepção integrada do meio ambiente, tornando possível uma ação mais racional e capaz de responder as necessidades sociais (VICTORINO, 2000).

Victorino (2000) salienta algumas finalidades da educação ambiental:

- a) ajudar a fazer compreender, claramente, a existência e a importância da independência econômica, social, política e ecológica, nas zonas urbanas e rurais;
- b) proporcionar, a todas as pessoas, a possibilidade de adquirir os conhecimentos, o sentido dos valores, as atitudes, o interesse ativo e as atitudes necessárias para proteger e melhorar o meio ambiente;
- c) induzir novas formas de conduta nos indivíduos, nos grupos sociais e na sociedade em seu conjunto, a respeito do meio ambiente.



O progresso trouxe os veículos e hoje se depende deles para quase tudo. Veículos são uma exigência de consumo e progresso do século. Nenhum outro produto fabricado pelo homem tem aceitação globalizada comparável a do automóvel. A quantidade de veículos em circulação aumenta a cada dia. Só no Brasil, são fabricados mais de dois (2) milhões de veículos por ano, entre automóveis, caminhões, motocicletas e tratores, mais de seis (6) mil veículos novos por dia. A grande concentração de veículos, em centros urbanos, está fazendo com que a poluição atinja níveis muito acima dos toleráveis (BRUNS, 2009).

Para que exista integração entre trânsito e meio ambiente é preciso que se desenvolva conceitos como a humanização no trânsito, para que se possa apontar medidas práticas para a solução dos problemas causados pela relação trânsito e meio ambiente. Os principais problemas causados por essa relação são: poluição atmosférica, visual, sonora e de gases poluentes; erosão, decorrentes do mau planejamento de estradas; agressões contra o meio ambiente e descaso com a sinalização (LORENZI FILHO, 2007).

Segundo Robles Junior e Bonelli (2006, p. 19) a qualidade ambiental “consiste no atendimento aos requisitos de natureza física química, biológica, social, econômica e tecnológica que assegurem a estabilidade das relações ambientais no ecossistema no qual se inserem”.

Por muito tempo a humanidade concedeu mais a importância ao crescimento econômico do que a saúde e à qualidade de vida. A contaminação ambiental resultava, quase sempre, da transferência para terceiros das ações corretivas necessárias, sem que houvesse compensação dos custos dessa correção. Não havendo motivação ou estímulo para alterar sua atitude, o poluidor mantinha sua conduta, cujos custos teriam que ser assumidos pela sociedade, como um todo, e pelas gerações futuras (ROBLES JUNIOR e BONELLI, 2006).

Em relação ao trânsito nas grandes cidades é crescente o número de veículos o que está trazendo muitos problemas para as cidades. Os congestionamentos estão cada vez mais freqüentes, além do aumento no número acidentes, da dificuldade para estacionar. Buscando solucionar estes problemas, a cidade de São Paulo, adotou há alguns anos o sistema de rodízio, que determina quais veículos não podem circular em determinados dias. No início, apesar de restringir a liberdade das pessoas, esse sistema deu bons resultados. Atualmente, os benefícios estão menos visíveis e o problema continua se agravando, porque muitas pessoas adquiriram mais de um veículo para poder trafegar todos os dias da semana (BRUNS, 2009).

3. METODOLOGIA

Para elaboração desse estudo realizou-se primeiramente uma pesquisa bibliográfica, procurando enriquecer o trabalho através de autores que mencionem os temas propostos. Para Oliveira (2002, p. 119), “a pesquisa bibliográfica tem por finalidade conhecer as diferentes formas de contribuição científica que se realizaram sobre determinado assunto ou fenômeno”. E na concepção de Gil (2002, p. 44), “a pesquisa bibliográfica é desenvolvida com base em material já elaborado, constituído principalmente de livros e artigos científicos”.

Quanto aos procedimentos técnicos, define-se como estudo de campo, Lakatos e Marconi (2003, p. 186) dizem que “é utilizada como objetivo de conseguir informações e/ou conhecimentos acerca de um problema, para o qual se procura uma resposta, ou de uma hipótese, que se queira comprovar, ou ainda, descobrir novos fenômenos ou as relações entre eles”.

Houve também a pesquisa exploratória, sobre a qual pode-se compreender o entendimento de Gil (2002) que pesquisa exploratória tem como objetivo principal desenvolver, esclarecer e modificar conceitos e ideias, para formulação de problemas mais



precisos. O trabalho também passou pela pesquisa descritiva, que tem como objetivo principal a descrição das características de determinada população ou fenômeno, ou então o estabelecimento de relações entre variáveis. A pesquisa descritiva utiliza-se de técnicas padronizadas de coletas de dados, como o questionário, que nesse estudo foi a técnica utilizada.

Foi elaborada uma pesquisa qualitativa, que no pensamento de Appolinário (2004, p. 155) “é a modalidade de pesquisa na qual, os dados são coletados através de interações sociais e analisados subjetivamente pelo pesquisador”. Os resultados também serão analisados com o uso da pesquisa quantitativa, que na concepção do mesmo autor “é a modalidade de pesquisa, na qual variáveis predeterminadas são mensuradas e expressas numericamente”. Serão dispostos em gráficos na forma em que fiquem expressos todos os dados analisados na mesma.

Para coletar os dados sobre o público-alvo, que foi em torno de 69 alunos do CFC A que estavam fazendo a renovação da Carteira Nacional de Habilitação e que precisaram assistir aulas teóricas em virtude de suas primeiras habilitações serem antes do novo código de trânsito entrar em vigor no ano de 1997.

O instrumento de coleta de dados foi um questionário com questões que evidenciaram as principais causas de acidentes no trânsito de Santa Maria, e questões sobre o meio ambiente e qualidade de vida, obtendo-se assim a opinião dos alunos que estavam renovando a sua habilitação, depois de realizado a pesquisa, o mesmo foi tabulado no Software Le Sphinx.

4. ANÁLISE DOS RESULTADOS

Neste item serão apresentados os resultados do estudo que foi realizado com uma população de 138 pessoas e uma amostra de 69 pessoas, ou seja, 50% dos condutores que já possuem experiência no trânsito e que estavam renovando a sua Carteira Nacional de Habilitação no Centro de Formação de Condutores A.

Em relação a idade 50,7% acima de 50 anos, 33,3% com idade entre 46 a 50 anos e 11,6% entre 36 a 45 anos. Quanto ao gênero, 65,2% do sexo masculino e 34,8% do sexo feminino e também em relação à escolaridade 39,1% ensino superior, 36,2% ensino médio e 24,6% ensino fundamental.

Na Figura 1, percebeu-se que para a grande maioria os principais aspectos que causam acidentes no trânsito de Santa Maria é o excesso de velocidade, que indicou 56,5%, não obedecer a sinalização e embriaguez ao volante 49,3% e 39,1% respectivamente.

Ficou comprovado nesse resultado a preocupação dos condutores com o grande número de acidentes que tem acontecido em Santa Maria. Assim confirma-se com os dados da Polícia Rodoviária Federal de Santa Maria que destaca o excesso de velocidade e embriaguez ao volante como principais fatores que causam acidentes no trânsito. Segundo o investigador da equipe da Delegacia de Trânsito da Polícia Civil de Santa Maria, o comissário Nereu Manfil, os desastres de trânsito poderiam ser evitados se os motoristas não fossem tão autoconfiantes, para ele a maior parte das tragédias ocorre por imprudência (BACKES, 2009).

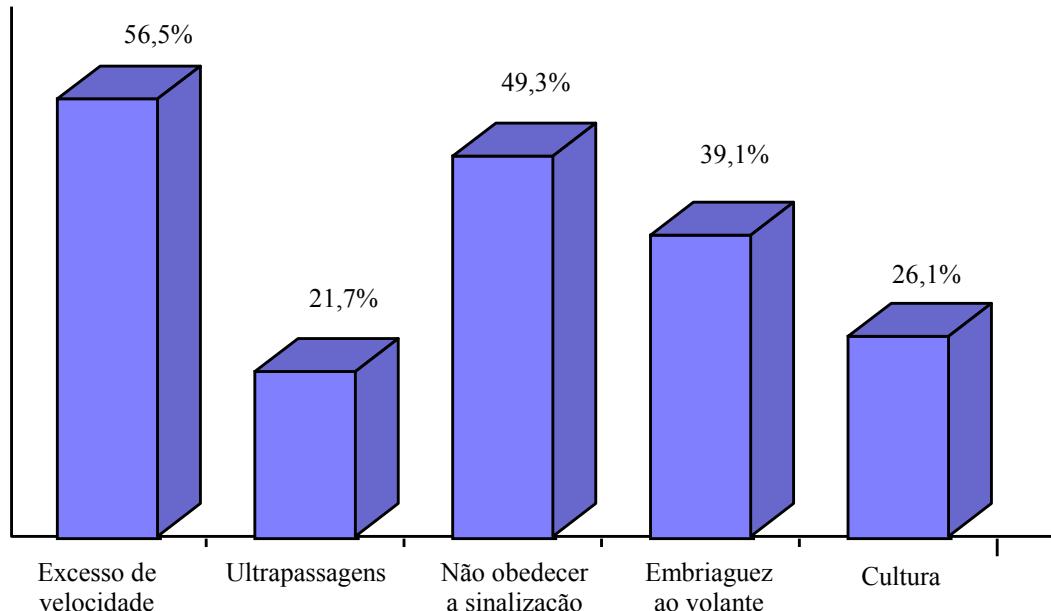


Figura 1 – Aspectos que causam acidentes no trânsito

Referente ao item segurança no transito de Santa Maria, analisou-se que para ter segurança é preciso ter atenção 52,2%, conhecimento 43,5% e previsão, decisão e habilidade apenas 1,3%, respectivamente.

Observou-se que a atenção é um fator muito importante no trânsito, pois a falta dela pode ter origem na deficiência da educação como cidadão e, posterior, como condutor, por trazer comportamentos impróprios para a vida em grupo. Determinadas pessoas tem dificuldades em pensar no bem comum, o que vem se refletindo no trânsito (BINATO, 2009). O conhecimento foi um item bastante salientado pelos entrevistados, pois no que compete ao motorista, é um requisito indispensável para que o condutor possa trafegar pelo trânsito. Não basta dominar a teoria, como conhecer as leis e os regulamentos, é preciso por em prática e são essenciais a qualquer pessoa que pretende dirigir um veículo.

Referente ao tema, sobre qual seria a principal falha quando acontece um acidente, foi quase unânime a opção “falhas são as humanas”, com 94,2%. Ainda salientaram 2,9 % falhas mecânicas e condições das vias, respectivamente. Evidenciou-se, que as informações obtidas são comprovadas com as estatísticas que 90% das falhas são humanas (BRUNS, 2009).

Sendo assim, menos de 10% dos acidentes de trânsito são ocasionados por falhas mecânicas do veículo e pelas más condições das vias de tráfego. Entende-se que o homem enquanto motorista ou pedestre é diretamente responsável pelo acidente, é responsável pela manutenção do veículo e pela conservação das vias de tráfego (ROZESTRAN, 1988).

A qualidade de vida no trânsito de Santa Maria demonstrou que os condutores a consideram boa 42,0%, consideram regular 33,3%, muito boa 14,5%, ótima 7,2% e apenas 2,9 ruim. Notou-se com esses resultados é que ainda as pessoas consideram a qualidade de vida no trânsito boa. Mas também já se vê a decadência de que a cada dia está piorando, pois 33,3% disseram ter uma qualidade de vida regular.

O que fica evidente no dia-a-dia dos condutores é o alto nível de stress e também da poluição do ar, segundo um depoimento de um entrevistado, as pessoas estão achando modos alternativos para evitar o stress, que seria atalhar por ruas secundárias para chegar ao destino.



Ao serem indagados sobre o que mais interfere na qualidade de vida no trânsito, os entrevistados destacaram como sendo o stress, por causa dos congestionamentos com 59,4% e as motocicletas trafegando em lugares proibidos com 29,0%. A falta de incentivo no uso do transporte coletivo e a poluição do ar ficaram com 18,8%, respectivamente, Carroças em via públicas 13,0% e na opção outros, 5,8% responderam que a falta de atenção a sinalização que não seja semáforo, como por exemplo a faixa de pedestre; a falta de planejamento urbano e viário; a falta de fiscalização; o não uso do bom senso e maus motoristas.

A qualidade de vida das pessoas no trânsito de Santa Maria está passando gradativamente de boa para regular. O que mais interfere na qualidade de vida dos condutores é o stress do dia-a-dia, que segundo Decenzo e Robbins (2001, p. 258), “o estresse é uma condição dinâmica em que a pessoa se vê diante de uma oportunidade, restrição ou exigência”. E ainda sob este enfoque o Delegado de Trânsito da cidade, Roger Spode Brutti, comenta que os motoristas assumem um papel violento no momento em que dirigem e usam o trânsito para aliviar o estresse e tornam comuns práticas como não respeitar a sinalização e desvalorizar a vida das outras pessoas (DARONCO, 2009).

O que torna o stress dos condutores mais constantes e os congestionamentos, que cada vez mais tornam-se frequentes. Achar vagas para estacionamento em Santa Maria é uma caça ao tesouro e atravessar a rua é uma aventura (DUTRA, 2009).

Uma seqüência de fatos que acontecem na cidade, como o grande número de vendas de veículos, devido a redução do IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados), que passou a vigorar em dezembro de 2008 e segue em vigor até março de 2010, fez com que o crescimento no número de emplacamentos em 2009 fosse 36% maior que em 2008. De janeiro a novembro de 2008, 3.773 carros foram emplacados na cidade, neste ano, no mesmo período foram 5.138, ou 1.365 unidades a mais. (MALLMANN, 2009a). Também o aumento do número de pessoas morando em Santa Maria, muitos para estudar nas universidades, essa grande concentração de veículos e pessoas está fazendo com que a poluição do ar atinja níveis acima dos toleráveis (BRUNS, 2009). Sendo a poluição do ar outro item bastante salientado pelos entrevistados, devido à fumaça dos veículos. O Ministério do Meio Ambiente divulgou uma classificação dos carros menos poluentes, a intenção do governo é orientar o consumidor a comprar modelos que agridam menos o ambiente e assim criando uma concorrência positiva entre as montadoras, visando a fabricação de veículos cada vez menos poluentes (MALLMANN, 2009b).

As motocicletas foram salientadas também, por trafegarem em lugares proibidos. Quando se analisa as estatísticas de acidentes envolvendo motos, os números são ainda mais impressionantes. As motos representam aproximadamente 17% da frota brasileira de veículos, mas estão envolvidas em mais de 30% dos acidentes (BRUNS, 2009).

Com 68,1% os condutores responderam que mantém seus veículos em boas condições de trafegar, ao serem perguntados o que fazem para melhorar o meio ambiente à sua volta. Outro item destacado com 49,3% e a utilização do veículo somente quando necessário.

O que se nota na figura 3, é um começo da consciência ecológica por parte dos condutores pesquisados, pois são pequenas coisas que se pode fazer para que se possa ter um meio ambiente mais saudável. Algumas coisas podem ser feitas para preservar o ambiente e melhorar a qualidade de vida, como usar o veículo conscientemente, mantendo-o em ordem para que não agrida desnecessariamente o meio ambiente; também pode-se adotar práticas ecologicamente corretas, como dar preferência ao uso do transporte coletivo (BRUNS, 2009).

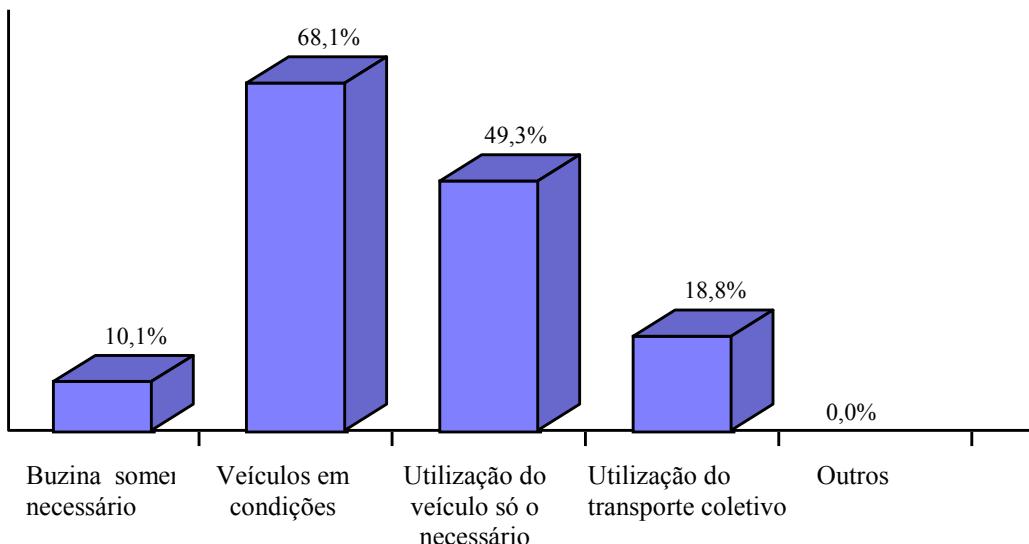


Figura 3 – Melhora do meio ambiente

Já no pensamento de Victorino (2000, p. 24), “todo o ser humano é o que aprendeu a ser, vemos que a realidade atual do planeta precisa com urgência de uma transformação do ensino no que tange a educação e ao meio ambiente”. E preciso que o ensino nas escolas trate desses assuntos, como meio ambiente e educação no trânsito, pois através das crianças e que pode ocorrer as transformações. Pois a serem ensinadas na escola, elas cobram uma mudança de comportamento dos pais em casa, o tema da semana nacional de trânsito de 2009 foi a educação no trânsito, que atendeu 59.066 escolas do ensino fundamental, o material composto por vários temas relativos ao trânsito de forma clara e criativa foi distribuído aos alunos de 883 municípios brasileiros. A Semana Nacional de Trânsito tinha como objetivo desenvolver atividades que incentivasse aspectos como respeito, tolerância e solidariedade no trânsito buscando principalmente a reflexão sobre o comportamento no trânsito (DETAN, 2009).

Os questionários revelam que ao se perguntar qual a sugestão para que o trânsito de Santa Maria possa ter uma melhor qualidade de vida, as respostas foram quase unâimes, com 69,6% a conscientização dos condutores e após a ampliação da vias e avenidas com 29% e fiscalização mais intensa com 27,5% também foram significativos. Na opção outros, 2,9% responderam: planejamento; semáforos; respeito de motoristas e pedestres; construções de elevações (viadutos) nos lugares onde há rótulas; conscientizar as crianças desde as pré-escolas e investir de maneira eficiente e responsável na agilidade do transporte coletivo.

Os resultados que se observam remetem-se a confirmação de que as pessoas hoje, tanto como motoristas ou pedestres, estão cada vez mais preocupadas com a situação em que se encontra o trânsito de Santa Maria. Cada vez mais visualiza-se campanhas de conscientização no trânsito, como a Fundação Thiago Gonzaga, que realiza a pintura de borboletas pela vida em locais em que pessoas perderam suas vidas. Segundo a Presidente da Fundação e mãe de Thiago, a intenção é de chamar a atenção dos motoristas para o fato de que os acidentes acontecem em lugares que as pessoas passam diariamente e o objetivo e de alertar a população para a gravidade dos acidentes de trânsito no País (JORNAL DO COMÉRCIO, 2009).

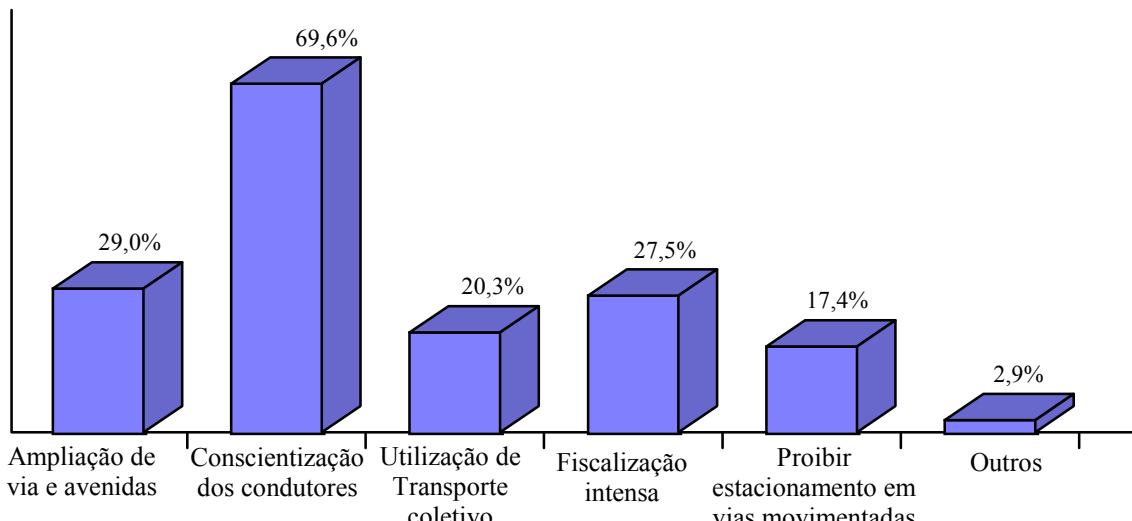


Figura 4 – Melhor qualidade de vida

Outro fato muito importante é a fuga de motoristas imprudentes do local do acidente, somando um total de ocorrências em 2009 (incluindo acidentes só com danos materiais) de 157, se comparados com 2008 foi de 126. Esses dados revelam o baixo nível de conscientização dos condutores, que ao se envolverem em acidentes fogem sem prestar socorro. Segundo o Delegado Roger Spode Brutti, titular da Delegacia de Trânsito de Santa Maria, acredita-se que com a pressão do dia-a-dia, algumas pessoas quando pegam o veículo, o vêem como uma forma de extravasar as suas tensões (DARONCO, 2009).

A ampliação das vias e avenidas foi bastante lembrada também pelos condutores. Segundo a Secretaria de Trânsito, Transporte e Mobilidade Urbana, foi feito um plano em várias fases, no qual pequenas mudanças poderão facilitar o fluxo de veículos, sem reduzir a segurança dos pedestres. Há um conjunto de ruas da cidade em que há excesso de veículos, e o trânsito precisa ser desafogado para aumentar a mobilidade, para resolver questões como estas, o pacote de medidas inclui a redução de áreas de estacionamentos em ruas que costumam ficar congestionadas (DUTRA, 2009).

5. CONCLUSÃO

Proteger e preservar o meio ambiente é um dever de toda a sociedade. A poluição do ar na cidade está entre uma das mais graves ameaças à qualidade de vida das pessoas, sendo o seu principal causador os veículos automotores. Com o aumento das vendas dos automóveis, o que se vê hoje na cidade é um crescente número de congestionamentos e acidentes. Por esses motivos é que o presente trabalho teve como objetivo geral identificar os principais aspectos que interferem na qualidade de vida das pessoas e a consciência ecológica por parte dos condutores no trânsito de Santa Maria.

Após a análise dos resultados, verificou-se que os condutores posicionaram-se quanto aos riscos de acidentes no trânsito de Santa Maria, identificando como principais aspectos o excesso de velocidade, que ficou com 56,5%, não obedecer à sinalização e embriaguez ao volante, com 49,3% e 39,1% respectivamente. Quanto ao meio ambiente, identificou-se os aspectos pertinentes a melhoria deste através do uso do automóvel somente quando necessário, que obteve 49,3% e manter o veículo em boas condições de trafegar 68,1%, mostrado pelos condutores como principais para melhoria do meio ambiente.

Quanto as sugestões de melhorias a sociedade no que envolve a qualidade de vida no trânsito, que seria a conscientização dos condutores, 69,6%, a ampliação de vias e avenidas para desafogar o trânsito, 29% e fiscalização mais intensa, 27,5%, também merece destaque.

Trata-se de um tema que ainda deve ser muito aprofundado, pois merece atenção dos pedestres, motoristas, profissionais e especialistas que devem abordar de forma pertinente sobre a vida no trânsito de Santa Maria. Espera-se que este trabalho possa servir de inspiração para estudos futuros, tanto para acadêmicos, quanto para os governantes e de fundamental importância para sociedade o monitoramento do desenvolvimento e do aumento de carros circulando pela cidade, pois estudos devem mostrar o que pode ser feito para acompanhar o rápido crescimento na cidade em relação ao trânsito, segundo a Secretaria de Trânsito, Transporte de Mobilidade Urbana, um plano em várias fases foi traçado no qual pequenas mudanças poderão facilitar o fluxo de veículos, para que não aumente o stress das pessoas ao saírem de casa e que possam ter uma qualidade de vida saudável no seu dia-a-dia.

A sugestão dos autores, é que se deve cada vez mais chamar a atenção das pessoas, através dos meios de comunicação, nas escolas, sobre a importância da vida no trânsito, pois todo motorista, quando aluno, passa por todo o processo de primeira habilitação num CFC (Centro de Formação de Condutores) para aprender a dirigir e recebe todas as informações necessárias para promover um trânsito mais seguro e prudente, proporcionando um relacionamento respeitoso, mas está na consciência de cada um fazer a sua parte. Para dirigir com segurança não basta ter habilidade, treinamento, experiência ou conhecimento do veículo ou do trajeto, é preciso acima de tudo estar sempre consciente do seu papel como condutor.

6. REFERÊNCIAS

- ALMQVIST, R.** A poluição do trânsito: efeitos físicos e psicológicos nos usuários. Revista da ABRAMET, São Paulo, n.46, p. 50, ago/ set. 2005.
- APPOLINÁRIO, F.** Dicionário de metodologia científica: um guia para a produção do conhecimento científico, São Paulo: Atlas, 2004.
- ARAUJO, L. C. G.** Gestão de pessoas. São Paulo: Atlas, 2006.
- ARROBA, T. & KLIM, J.** Pressão no trabalho: stress um guia de sobrevivência. São Paulo: McGraw-Hill, 1988.
- BACKES, B.** Tão letal quanto uma arma. Diário de Santa Maria. Santa Maria, ano 8, n. 2.246, p. 14, 4 setembro, 2009.
- BINATO, A.** Educar é o remédio: semana nacional de trânsito. Santa Maria: Projeto trabalhando pela vida, 2009.
- BRUNS, C. B.** Curso de formação de condutores para a obtenção da permissão para dirigir e da autorização para conduzir ciclomotores. Curitiba: Tecnodata, 2009.
- CENTRO UNIVERSITÁRIO FRANCISCANO.** Pró-reitoria de extensão. Curso de extensão: instrutor de trânsito teórico/ prático. Santa Maria, 2008.
- CHIAVENATO, I.** Gestão de pessoas: o novo papel dos recursos humanos nas organizações. Rio de Janeiro: Campus, 1999.
- _____. Gerenciando pessoas: o passo decisivo para a administração participativa. 3^a Edição. São Paulo: Makron Books, 1994.
- DARONCO, M.** Muitos fujões ao volante. Diário de Santa Maria. Santa Maria, ano 8, p. 9, 6 julho, 2009.
- DECENZO, D. A. & ROBBINS, S. P.** Administração de recursos humanos. 6^a Edição. Rio de Janeiro: LTC, 2001.
- DETTRAN/RS.** Departamento Estadual de Trânsito. www.detran.rs.gov.br. Acesso em 20 de setembro de 2009.
- DUTRA, T.** Um plano para a circulação nas ruas. Diário de Santa Maria. Santa Maria, ano 8, n. 2.251, p. 11, 11 setembro, 2009.
- GIBSON, J. L. et al** Organizações: comportamento, estrutura e processos. 12. ed. São Paulo: Mc Graw-Hill, 2006.
- GIL, A. C.** Como elaborar projetos de pesquisa. 4^a Edição. São Paulo: Atlas, 2002.



JORNAL DO COMÉRCIO. Porto Alegre. p. 08, 05 ago. 2009.

KIRSCH, E. Venda de carros bate recorde. Correio do Povo, Santa Maria, p.7, 2 abril, 2009.

LAKATOS, E. M. & MARCONI, M. de A. Fundamentos de metodologia científica. 5^a Edição. São Paulo: Atlas, 2003

_____. Técnicas de pesquisa: planejamento e execução de pesquisa; amostragem e técnicas de pesquisa; elaboração, análise e interpretação de dados. 4^a Edição. São Paulo: Atlas, 2002.

LORENZI FILHO, L. Trânsito e meio ambiente, 31 mar. 2007. Disponível em: <<http://www.detran.rs.gov.br>>. Acesso em: 26 mar. 2009.

MALLMANN, F. O ano dos novos. Diário de Santa Maria, Santa Maria, ano 8, p. 34, 2 dez. , 2009a.

_____. Os menos poluentes. Diário de Santa Maria, Santa Maria, ano 8, p.35, 2 dez. , 2009b.

OLIVEIRA, S. L. de. Tratado de metodologia científica: projetos de pesquisas. São Paulo: Pioneira, 2002.

PALADINI, E. P. Gestão da qualidade: teoria e prática. 2^a Edição. São Paulo: Atlas, 2007.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA MARIA. A qualidade de vida em Santa Maria. Santa Maria, 2009. Disponível em <<http://www.santamaria.rs.gov.br>>. Acesso em: 22 mai. 2009.

PRESA, L. A. P. Mensuração da raiva em motoristas: STAXI. São Paulo: Vetor, 2002.

ROBBINS, S. P. Comportamento organizacional. 11^a Edição. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2005.

ROBLES JUNIOR, A. & BONELLI, V. V. Gestão da qualidade e do meio ambiente: enfoque econômico, financeiro e patrimonial. São Paulo: Atlas, 2006.

ROCHA, L. C. Direito de trânsito: teoria e prática. 3^a Edição. São Paulo: Saraiva, 1984.

ROSAURO, M. Recorde histórico no mercado de automóveis. A Razão, Santa Maria, ano 75, n. 150, p.8, 2 abril, 2009.

ROZESTRATEN, R. J. Psicologia do trânsito: conceito e processos básicos. São Paulo: Universitária, 1988.

WAGNER III, J. A. & HOLLENBECK, J. R. Comportamento organizacional. São Paulo: Saraiva, 2006.

VICTORINO, C. J. A. Canibais da natureza: educação ambiental, limites e qualidade de vida. Rio de Janeiro: Vozes, 2000.