

Alan Mario Zuffo  
Jorge González Aguilera  
(Organizadores)

# Ciência em Foco

## Volume II



Pantanal Editora

2020

Alan Mario Zuffo  
Jorge González Aguilera  
(Organizadores)

# Ciência em Foco

## Volume II



Pantanal Editora

2020

Copyright© Pantanal Editora

Copyright do Texto© 2020 Os Autores  
Copyright da Edição© 2020 Pantanal Editora  
Editor Chefe: Prof. Dr. Alan Mario Zuffo  
Editores Executivos: Prof. Dr. Jorge González Aguilera  
Prof. Dr. Bruno Rodrigues de Oliveira

Diagramação: A editora  
Edição de Arte: A editora  
Revisão: O Autor e a editora

#### Conselho Editorial

- Profª. Drª. Albys Ferrer Dubois – UO (Cuba)
- Prof. Dr. Caio Cesar Enside de Abreu – UNEMAT
- Prof. Msc. David Chacon Alvarez – UNICENTRO
- Prof. Dr. Denis Silva Nogueira – IFMT
- Profª. Drª. Denise Silva Nogueira – UFMG
- Prof. Dr. Claudio Silveira Maia – AJES
- Prof. Dr. Fábio Steiner – UEMS
- Prof. Msc. Lucas Rodrigues Oliveira – Município de Chapadão do Sul
- Prof. Dr. Leandris Argentel-Martínez – ITSON (México)
- Prof. Msc. Javier Revilla Armesto – UCG
- Prof. Dr. Julio Cezar Uzinski – UFMT
- Prof. Msc. Marcos Pisarski Jr - UEG
- Prof. Msc. Rafael Chapman Auty – UO (Cuba)
- Prof. Dr. Rafael Felipe Ratke – UFMS
- Prof. Dr. Wéverson Lima Fonseca – UFPI
- Profª. Drª. Yilan Fung Boix – UO (Cuba)

#### Conselho Técnico Científico

- Esp. Joacir Mário Zuffo Júnior
- Esp. Maurício Amormino Júnior
- Bel. Ana Carolina de Deus

- Ficha Catalográfica

<b>Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)</b> <b>(eDOC BRASIL, Belo Horizonte/MG)</b>	
C569	Ciência em foco [recurso eletrônico]: volume II / Organizadores Alan Mario Zuffo, Jorge González Aguilera. – Nova Xavantina, MT: Pantanal Editora, 2020. 147 p.  Formato: PDF Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader Modo de acesso: World Wide Web Inclui bibliografia ISBN 978-65-990641-1-1  1. Ciências agrárias – Pesquisa – Brasil. 2. Engenharias – Pesquisa – Brasil. I. Zuffo, Alan Mario. II. Aguilera, Jorge González.  CDD 630.72
<b>Elaborado por Maurício Amormino Júnior – CRB6/2422</b>	

O conteúdo dos livros e capítulos, seus dados em sua forma, correção e confiabilidade são de responsabilidade exclusiva do(s) autor(es). O download da obra é permitido e o compartilhamento desde que sejam citadas as referências dos autores, mas sem a possibilidade de alterá-la de nenhuma forma ou utilizá-la para fins comerciais.

### **Pantanal Editora**

Rua Abaete, 83, Sala B, Centro. CEP: 78690-000. Nova Xavantina – Mato Grosso - Brasil  
Telefone (66) 99682-4165 (Whatsapp)  
<https://www.editorapantanal.com.br>  
[contato@editorapantanal.com.br](mailto:contato@editorapantanal.com.br)

## **APRESENTAÇÃO**

A obra “Ciência em Foco Volume II” em seus 14 capítulos, apresentam trabalhos relacionados com o desenvolvimento de novas tecnologias principalmente vindas das universidades. Os trabalhos mostram algumas das ferramentas atuais que permitem o incremento da produção de alimentos, a melhoria da qualidade de vida da população, e a preservação e sustentabilidade dos recursos disponíveis no planeta. A obra, vem a materializar o anseio da Editora Pantanal na divulgação de resultados, que contribuem de modo direto no desenvolvimento humano.

Avanços nas áreas de Ciências Agrárias, Educação, Ciências do Alimentos e da Engenharia estão presentes nestes capítulos. Temas associados ao manejo das culturas do algodoeiro, soja, mamoeiro, pimenta, arroz e maracujá em diferentes regiões do Brasil, são abordados. A produção de mudas de espécies florestais do cerrado com fins de reflorestação e recuperação de áreas degradadas é também sugerido. Na área educacional é mostrada a importância das rodas de conversas na luta por uma educação mais justa e inclusiva, e como a formação dos professores determina estas relações. Estas aplicações e tecnologias visam contribuir no aumento do conhecimento gerado por instituições públicas, melhorando assim, a capacidade de difusão e aplicação de novas ferramentas disponíveis a sociedade.

Aos autores dos diversos capítulos, pela dedicação e esforços sem limites, que viabilizaram esta obra que retrata os recentes avanços científicos e tecnológicos, os agradecemos dos Organizadores e da Pantanal Editora.

Por fim, esperamos que este livro possa colaborar e estimular aos estudantes e pesquisadores que leem esta obra na constante procura por novas tecnologias. Assim, garantir uma difusão de conhecimento fácil, rápido para a sociedade.

**Alan Mario Zuffo**  
**Jorge González Aguilera**

## SUMÁRIO

Aplicação de regulador de crescimento modula a tolerância do algodoeiro à restrição hídrica .....	5
Resíduo de ninho de abelha: substrato alternativo para o desenvolvimento de mudas de <i>Passiflora setacea</i> cv. BRS Pérola do Cerrado.....	20
Adubação nitrogenada no milho safrinha cultivado em sucessão a soja .....	28
Substratos de <i>Mauritia vinifera</i> Mart e doses de nitrogênio no desenvolvimento de mudas de <i>Mimosa caesalpinifolia</i> Benth .....	38
A importância das rodas de conversa no enfrentamento dos desafios educacionais: um relato de experiência .....	45
Evolução do depósito de patentes para produção de inoculantes com microrganismos endofíticos no Brasil.....	51
Substratos orgânicos na produção de mudas de mamoeiro .....	57
Substratos para a produção de mudas de pimenta biquinho .....	63
Caule decomposto de buritizeiro e doses de nitrogênio na produção de mudas de <i>Eugenia dysenterica</i> DC (Myrtaceae) .....	71
Possíveis prejuízos para o condutor com déficit de atenção no trânsito.....	78
Potencial do farelo de arroz fermentado na alimentação humana.....	94
Formação de professores para a inclusão escolar .....	106
Desenvolvimento de lobeira da mata em condições de casa de vegetação .....	122
Análise das Condições Acústicas de um Comércio do Tipo Serralheria no Município de Nova Xavantina-MT .....	135
Índice Remissivo .....	146

## Possíveis prejuízos para o condutor com déficit de atenção no trânsito

Recebido em: 07/03/2020

Jordana Honorato da Silva<sup>1\*</sup>

Aceito em: 17/03/2020

### INTRODUÇÃO

Os aportes teóricos encontrados pautaram-se em aspectos históricos da psicologia do trânsito, questões sobre o que tem sido feito para que os condutores sofram menos infrações e sejam mais responsáveis no trânsito através do cumprimento das normas e leis, quais mudanças devem ser feitas no trânsito para que se tenham menos acidentes, e, o papel do profissional psicólogo enquanto detector de déficit de atenção e ajudador direto do condutor na compreensão e possível eliminação do seu transtorno.

Assim, o presente estudo tem como finalidade investigar os possíveis prejuízos que um condutor pode ter no trânsito a partir do déficit de atenção. Para tanto foi feita uma varredura bibliográfica na literatura, considerando como base de dados os sites científicos com revistas indexadas.

### REVISÃO DE LITERATURA

Existem diversas definições de trânsito, dentre elas a de Meirelles e Arrudão (1966) *apud* Rozestraten (1988) que o definem como “o deslocamento de pessoas ou coisas pelas vias de circulação”, distinguindo do tráfego, que seria o mesmo trânsito, mas “em missão de transporte”. Rozestraten (1988) propõe que é um conjunto de deslocamentos de pessoas e veículos nas vias públicas, dentro de um sistema convencional de normas, tendo como finalidade assegurar a integridade de seus participantes.

Ainda há mais definições, segundo Rozestraten (1988), considerando o lugar do indivíduo, suas interações e seu comportamento perante o trânsito: nas vias públicas há diferencial do terreno particular, que não é trânsito e não precisa obedecer ao Código de Trânsito; enquanto sistema, como um conjunto de elementos que cooperam na realização de

---

<sup>1</sup> Rua J-64 Quadra 109 Lotes 1/11 Setor Jaó, Goiânia, Goiás, Brasil.

\* Autor de correspondência: jordanahonorato@yahoo.com.br

uma função comum, no trânsito a função comum é o deslocamento, ou seja, chegar ao destino são e salvo. Para isto, cada elemento tem que obedecer às normas deste sistema; o sistema convencional, em oposição a um sistema natural (solar, célula, homem), tem a finalidade de integrar seus participantes, isto é, alcançar sua meta sem danos.

Ainda, o mesmo autor, refere que o sistema funciona através de uma série extensa de normas e construções, constituída de vários subsistemas, o homem, a via e o veículo. O homem, aqui, é o subsistema mais complexo e tendo maior probabilidade de desorganizar o sistema como um todo; a via indica não só a pista, mas o tipo de pavimento, sinalização vertical (placas e semáforos), sinalização horizontal (guias e avisos pare, devagar etc.), pedágios, desvios, cruzamentos e bifurcações; o veículo, nas várias formas, caminhão, táxi, moto ou bicicleta, possui meios para determinar a própria direção, regular a velocidade e frear e, ainda, meios de comunicação, de iluminação e ampliação do campo visual; o homem, por ser o subsistema mais complexo, é a maior fonte de acidentes.

Dessa forma, segundo Machado (2011), o trânsito não pode ser entendido como distanciado da realidade histórica, política e social em que vivemos, pois reflete conflitos existentes na sociedade como a competição, a falta de educação, a diferença de classes, o consumismo, a ausência de solidariedade, a cidadania etc. Vasconcelos (1985) *apud* Machado (2011) em seu livro “O que é Trânsito?” tem uma definição de Trânsito direcionada ao entendimento social deste fenômeno.

O trânsito é uma disputa pelo espaço físico, que reflete uma disputa pelo tempo e pelo acesso aos equipamentos urbanos -, é uma negociação permanente do espaço, coletiva e conflituosa. E essa negociação, dadas às características de nossa sociedade, não se dá entre pessoas iguais: a disputa pelo espaço tem uma base ideológica e política; depende de como as pessoas se veem na sociedade e de seu acesso real ao poder (p. 19).

O autor anterior ressalta a situação caótica que percebemos no trânsito e se reflete na frase: “O caos é obra de anos”, pois há um fundamento histórico para a realidade atual; caos não é uma obra do acaso, e, sim, de uma história social. As dificuldades apontadas sobre o Trânsito refletem uma explicação compreensível para a situação de agora.

Assim, é inegável que o Brasil em um determinado momento de sua história, tenha optado pelo transporte terrestre de cargas (caminhões) e individual (automóveis) e que, o poder público ficou com a organização das cidades para os veículos e não para as pessoas. Nota-se um quadro de engarrafamentos, poluição, falência do transporte coletivo e cada vez mais a busca pela motorização e o crescimento da indústria automotiva causando terríveis consequências para o transporte no Brasil (Machado, 2011).

O trânsito é, na realidade, um campo onde os fenômenos em relação à falta de senso comunitário mais se evidenciam: pessoas jogando papel pela janela, ultrapassagens de sinais

vermelhos. Conviver e ter consciência social pressupõe considerar o outro em seus desejos e direitos, respeito, solidariedade, generosidade e saber limitar seus interesses em função dos interesses coletivos.

Portanto, este estudo levanta os comportamentos do condutor com déficit de atenção no trânsito. Como os subsistemas influenciam na sua forma de dirigir e lidar com as várias situações que ocorrem durante cada trajeto que o condutor faz.

O trânsito supõe deslocamento de pessoas e veículos e, o deslocamento se realiza através de comportamentos, comportamentos estes que precisam ser analisados e avaliados por psicólogos do trânsito. Portanto, a Psicologia do Trânsito se define como uma área da psicologia que estuda os comportamentos humanos no trânsito e os fatores e processos externos e internos, conscientes e inconscientes que os provocam ou os alteram. Trata-se do estudo dos comportamentos e dos deslocamentos no trânsito e de suas causas. É uma psicologia aplicada que possibilita ótimas contribuições para o estudo fundamental e teórico do comportamento humano e dos processos psíquicos implicados (Rozestraten, 1988).

Este mesmo autor complementa que a Psicologia do Trânsito estuda todos os comportamentos relacionados com o trânsito: os diversos usuários, como pedestres, ciclistas, motoristas etc.; os comportamentos que contribuem para a construção de vias e veículos; os comportamentos necessários para criar as leis e fiscalizar sua observância. Assim, pode levantar questionamentos tais como: como as pessoas se comportam quando atuam sobre o trânsito? Suas decisões advêm de pesquisas científicas, de interesses políticos ou de interesses individuais? Quais são os fatores que levam estas pessoas a agir, a modificar ou a proibir? As modificações que pretendem introduzir no trânsito através de seu comportamento são divulgadas com antecedência? As pessoas foram preparadas para estas modificações?

E ainda ressalta que como em vários outros países, também no Brasil, o psicólogo no trânsito se deu, pragmaticamente. Um profissional dos testes que deveria fazer a seleção de motoristas e candidatos a motoristas, antes de ter resultados científicos de estudos sobre os processos psicológicos do ato de dirigir, e sem ter submetido os testes a estudos críticos sobre a validade e a fidedignidade para a seleção dos motoristas. Esta inversão estava em vários países e a melhor seleção é aquela onde a verificação do desempenho é feita sobre diversas subtarefas onde se pretende analisar a tarefa total do operador, e não da observação detalhada do desempenho geral da tarefa concreta, como Faverge (1968) *apud* Rozestraten (1988) e Chapanis (1967) *apud* Rozestraten (1988).

Para Souza et al. (2005) *apud* Lira et al. (2015) falar sobre trânsito envolve os ambientes comuns da ocorrência de acidentes, o trânsito destaca-se e é passível de

intervenção. O que contribui para isso é o rápido desenvolvimento da urbanização e motorização.

Segundo a Organização Mundial de Saúde – OMS (2004) *apud* Lira et al. (2015), os acidentes de trânsito são considerados um sério problema de saúde pública, fazendo três mil vítimas por morte, diariamente.

Esses mesmos autores citam que para Rocha (2005), os comportamentos inadequados no trânsito são considerados infrações, os órgãos de trânsito ainda não compreendem e não descobriram a etiologia disso, deixando aplicar as abordagens jurídicas, psicológicas e pedagógicas adequadas ao infrator para então, minimizar as ocorrências ou evitar acidentes.

No trânsito surgem conflitos de interesses de um grupo na sociedade contra outro Vasconcelos (1985) *apud* Hoffmann e Cruz (2011). As leis, normas e regras são criadas para o respeito e convivência. Toda sociedade humana possui formas de controle para o comportamento social, da mesma forma que a atividade humana, com algum grau de importância, sempre tem regras para exercê-la.

Segundo Rozestraten (2011), bem antes de inventar a roda, os comerciantes do Oriente transportavam seus produtos no lombo de animais para efetuar trocas nas aldeias. Comparando esses comerciantes com o automobilista que dirige seu automóvel, vê-se que há três elementos essenciais no trânsito ou no transporte: o homem que dirige e que busca alcançar um objetivo; algo que se move e carrega, seja veículo ou animal; e uma via que permite ir de um lugar para o outro. Assim, homem, veículo e via são elementos essenciais, todo o resto provém do desenvolvimento cultural econômico.

“Todo mundo na sociedade moderna participa do trânsito, desde antes de nascer e logo depois, como bebês empurrados nos carrinhos ou presos nas cadeirinhas dos carros. Logo mais já participarão andando e segurando a mão da mamãe, uns anos depois circularão de velocípede, motoquinha, *skates*, patinetes ou bicicletas. Quando adolescentes, participam com ciclomotores, motocicletas e motos pesadas, passando logo a motoristas. Já idosos, trarão para as vias sua dificuldade de enxergar e de reagir” (Rozestraten, 1988).

Em meados do século XX na década de 1920, a tradição da Psicologia aplicada ao estudo dos transportes terrestres, primeiramente às ferrovias e, posteriormente, à circulação sobre rodas, marca uma das primeiras competências profissionais de intervenção legalmente regulamentada e que foi mantida ao longo de toda história da Psicologia no Brasil (Hoffmann, 1995) *apud* Hoffmann e Cruz (2011).

A evolução da Psicologia do Trânsito no Brasil pode ser estruturada em quatro etapas: a primeira, o período das aplicações de técnicas de exame psicológico até a regulamentação da Psicologia como profissão; a segunda, a consolidação da Psicologia do Trânsito como uma disciplina científica; a terceira, como aquela em que foi verificado um desenvolvimento da Psicologia do Trânsito em vários âmbitos e no meio interdisciplinar; a quarta é marcada pela aprovação do Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503, de 23/09/97) e por um período de maior sensibilização da sociedade e dos psicólogos do trânsito na discussão sobre políticas públicas de saúde, educação e segurança relacionadas à circulação humana (Hoffmann; Cruz, 2011).

Nas décadas de 1920 e 1930, as condições iniciais para o desenvolvimento da Psicologia como ciência e profissão, foram marcadas por três vertentes distintas:

- a primeira vertente inclui a instrumentalização do conhecimento psicológico no meio pedagógico, com a utilização de uma série de conceitos e instrumentos de exame das condições cognitivas para a aprendizagem e para a avaliação do desenvolvimento da linguagem;

- a segunda está ligada à produção científica no meio acadêmico das faculdades e universidades em pleno processo de criação no Brasil, mas que não demorou a gerar processos de intervenção nas clínicas psiquiátrica e psicológica (hospitais, manicômios e demais instituições de saúde);

- a terceira emergiu do mundo social do trabalho, pela introdução progressiva do conhecimento da psicologia industrial e do trabalho, de tradição inglesa, e dos princípios da administração científica nas organizações; do trabalho do engenheiro Roberto Mange na seleção e orientação de ferroviários, em São Paulo, que se constitui num marco potencial ao desenvolvimento da Psicologia do Trânsito (Hoffmann, 1995; Cruz, 2002).

Portanto, pode-se perguntar por que a Psicologia do Trânsito não foi estudada há mais tempo? Por que apesar de se tratar do estudo de comportamentos que levam, todo ano, cerca de 50.000 brasileiros à morte, não há muita dedicação dos psicólogos ao trânsito? De 25.000 mortos referem-se a mortos quando o Boletim de Ocorrência foi feito, e não àqueles que morreram horas, dias ou semanas por acidente, nem àqueles que morreram em acidentes no interior, ou os deficientes físicos ou mentais graves também de acidentes de trânsito (Rozestraten, 1988).

O mesmo autor explica esse pouco interesse dos psicólogos: a participação no trânsito é vista como uma atividade mais ou menos rápida, intermediária e sem muita importância; ao se participar do trânsito não se produz nada de concreto; o próprio trânsito não produz algo de valor em si; a Psicologia do Trânsito é identificada com psicotécnico, muito rotineiro; e no Brasil nenhum cargo de Psicólogo do Trânsito existe nos órgãos de governo.

Esse autor complementa que nos últimos anos da década de cinquenta e no começo dos anos sessenta, a Psicologia do Trânsito desenvolveu-se como *Traffic Psychology* (Psicologia do Trânsito), *Psychologie de la Conduite* (Psicologia do Condutor) ou *Psychologie de la Circulation* (Psicologia da Circulação). A partir de então, centros de pesquisa nas universidades e órgãos governamentais, e os governos da Inglaterra, da Alemanha, da Suíça, da França e a Holanda, da Finlândia e outros, investiram em atividades de pesquisa em Psicologia do Trânsito, começando assim a dispor de meios mais sofisticados: carros equipados com registradores, simuladores aperfeiçoados etc.

Para tanto, a psicologia, conforme Everett e Watson (2002) *apud* Delabrida e Gunther (2015), é uma área que traz a compreensão teórica e empírica das variáveis psicológicas envolvidas no transporte. Todos participam de certa forma do trânsito, trata-se de uma soma de comportamentos onde todos estão envolvidos, sendo como pedestres, motoristas ou ciclistas, mais de uma perspectiva humana.

Para esses autores, percebe-se que este campo da psicologia é marcado por dificuldades e limitações em sua fundamentação e exercício, não existindo consenso sobre sua validade em relação ao aumento da segurança nos deslocamentos nas vias públicas. Assim, é indispensável que os psicólogos comecem a investigar e refletir mais sobre sua prática, uma vez que aumenta com o passar dos anos a procura para obter a permissão para dirigir.

Rozestraten (1988) fala que para uma produção de comportamentos adequados no trânsito, três condições são importantes e necessárias: estímulos ou situações que possam ser observadas e percebidas; de forma clara e menos ambígua, melhor será a adaptação; um organismo que perceba e reaja adequadamente aos estímulos percebidos, sem deficiências sensoriais mentais ou motoras que prejudicariam sua reação; e também uma aprendizagem dos sinais e das normas que devem ser seguidas por este organismo e que o mesmo saiba se comportar adequadamente neste sistema complicado do trânsito. Assim, devem estar sempre atentos e em busca de estímulos importantes para seu comportamento no trânsito. O autor chama esta capacidade de vigilância ou atenção difusa e permite um estado de alerta para indícios de perigo.

Ainda complementa que quando encontrados tais indícios, motorista e pedestre devem colocá-los em foco, usando a sua atenção concentrada. Porém, o motorista presta atenção num pedestre e deve também estar atento ao carro que quer ultrapassar, usando sua atenção distribuída; pois perceber é ver conscientemente com atenção. Enquanto a detecção se dedica à capacidade do órgão dos sentidos, a discriminação à percepção, permitindo

destacar diferenças na forma, cor e tamanho, que levam a uma identificação, na qual compara-se a imagem perceptiva com a representação na memória.

Esse mesmo autor destaca algumas psicologias que são importantes para o trânsito: dentre elas, a psicologia cognitiva que fala dos diversos tipos e códigos da memória e sua organização, do esquecimento e de sua recuperação, dos tipos de conceitos, sua constituição e sua hierarquização, da análise do pensamento e da consciência, das estratégias e solução de problemas de trânsito; a psicologia da motivação pesquisa as causas que provocam um comportamento que se altera ou termina, causas internas, a motivação que impulsiona o homem a agir; a psicologia da emoção, para Hilgard (1976), fala de prazeres e dores, esperanças e temores, satisfações e aborrecimentos que estão ligados a êxitos e fracassos de comportamento motivado, apresentando relação íntima entre motivação e emoção; a psicopatologia trata dos desvios e deficiências que ocorrer nos processos psíquicos básicos e nas capacidades psíquicas, bem como do agrupamento de deficiências em diversas áreas formando quadros psicopatológicos ou neuróticos relevantes para o psicólogo que aplica o exame psicológico para a obtenção da CNH tendo que decidir se o caso é patológico, gravemente neurótico ou não; e, a psicometria e os testes que são diversos métodos para medir e expressar quantitativamente o grau de qualidade e capacidade psíquicas no comportamento.

Para Plonka (2000) *apud* Méa e Ilha (2011) o trânsito é um sistema abrangente para atuações restritas. Ele deve ser estudado por psicólogos atuantes e pela psicologia, seja ela clínica, organizacional, social, comunitária ou escolar.

Na história da psicologia há tentativas de diminuir os acidentes de trânsito com o emprego da seleção por meio dos testes psicológicos. Esta experiência teve início em 1912, nos Estados Unidos, sendo várias provas usadas na França e Espanha (Campos, 1951) *apud* Méa; Ilha, 2011).

Duarte (2011) fala que a avaliação psicológica é uma função do psicólogo e que remete à ideia de aplicar teste psicológico e à psicotécnica. Para este autor, o psicólogo do trânsito pode auxiliar outros profissionais na avaliação técnica dos problemas em relação ao trânsito, na diminuição de acidentes.

Sendo assim, para Rozestraten (1988), o acidente é um ponto de partida relevante para o estudo da Psicologia do Trânsito. O comportamento humano é responsável pelos acidentes, importante estudar as causas deste mau funcionamento e os processos que levam a uma disfunção deste sistema homem-veículo-via, havendo vários tipos de acidentes e em alguns lugares e situações a frequência deles é maior. Portanto, uma maior necessidade de

estudos estatísticos dos acidentes, causas ou circunstâncias imediatas, para obter uma imagem mais real do problema, como por exemplo, visibilidade do estímulo que é de grande importância para os usuários da via. Quanto à visibilidade de pedestre, de bicicletas, motocicletas e de profissionais que trabalham na estrada durante o dia ou durante a noite, a revisão de literatura a respeito feita por Santos (1986), Shinar (1978/1984/1985), Michon (1969), Snyder e Knoblach (1971), todos citados por Rozestraten (1988), levou às seguintes conclusões:

1º) A cor laranja fluorescente é a melhor para ser vista a grande distância e deveria ser utilizada também nas roupas, como medida de segurança. Os pedestres seriam bem mais visíveis se tivessem braçadeiras, ou tiras deste material coladas nas suas roupas, na mochila ou sacola. Os ciclistas deveriam colocá-las nas suas bicicletas, principalmente nos pedais, onde chamam mais atenção pelo movimento. Também os motociclistas deveriam colocá-las nas suas roupas, capacete e moto. Policiais e trabalhadores deveriam incluir esse material no seu uniforme, como uma tira ao lado das calças, na jaqueta e ainda braçadeiras.

2º) Uma vez adotadas estas medidas, o motorista também seria alertado para o padrão reflexivo adotado, tornando-se mais atento para avistá-lo.

3º) A falta de atenção onde pesquisas mostram que é um dos mais importantes fatores humanos causadores do acidente. A atenção como percepção conscientizada pode ser comparada com um foco de luz regulável, que pode difundir mais seus raios para todo lado iluminando a cena toda, ou pode se concentrar sobre um determinado objeto. Atenção difusa ou vigilância: é de fato uma percepção de busca de algo que pode ser importante. Na tela de radar são uns pontos luminosos especiais, indicando aviões ou navios; no trânsito é a busca de indícios perigosos (Richard, 1980). Esta atenção generalizada depende muito da situação. Atenção concentrada: é dirigida para determinado objeto ou para uma determinada situação. Atenção distribuída: é a atenção concentrada dirigida para vários objetos.

Assim, com todos estes estudos e preocupações voltadas para uma melhora no trânsito e na busca por ampliar regulamentações e legislações, o Código de Trânsito Brasileiro em setembro de 1997, em vigor desde janeiro de 1998 proporcionou um grande debate nacional sobre as questões ligadas à circulação humana constituindo num marco importante para os psicólogos que repassam seu papel frente às decorrências sociais e técnicas dele advindas. O que significou intensificar os estudos e análises da circulação humana não mais a partir do automóvel, do metrô, do avião, mas a partir dos seres humanos. Uma etapa que vem sendo marcada pela produção de uma visão mais humanizada da circulação. Hoffmann (2000) *apud* Hoffmann e Cruz (2011).

Portanto, os problemas da circulação humana são então debatidos e tratados nas universidades, nos cursos de Psicologia, e percebidos como uma realidade que demanda políticas de saúde e de educação, e não mais somente de segurança pública. Assim, os dados alarmantes sobre acidentes, os eventos estressantes e os transtornos socioeconômicos e psicológicos relacionados ao caótico trânsito do mundo moderno são fatores que passam a

motivar a inserção da Psicologia no debate sobre políticas públicas acerca da circulação humana (Hoffmann e Cruz, 2011). Estes autores colocam que o condutor, com seu ambiente ambulante movimenta-se num outro ambiente, a via; e deve obedecer às características da via, regular a velocidade do veículo, conforme o estado de conservação da via e do veículo. E as diferentes condições da via dimensionam o comportamento de dirigir: em que pista deve ficar, como ultrapassar um carro e dar passagem a outros carros. A via é um ambiente de trânsito, a circulação nas mesmas não flui tranquilamente e várias pessoas morrem todo ano no trânsito, pois a sinalização não garante o controle do conjunto dos comportamentos que compõe a atividade de dirigir. Um deles é particularmente importante: a tomada de decisão frente às condições adversas, inusitadas ou emergentes à situação de trânsito.

Há, no ambiente, uma série de condições adversas que provocam um acidente (DETRAN/DF, 1994, *apud* Rozestraten, 2011): condições de luz: luz solar intenso contrário, ofuscamento à noite, passar de um ambiente de luz para escuro; condições de tempo: chuvas com pista alagada, ventos fortes, neblina, serração; condições de via: aclives e declives, pista mal sinalizada, pista estreita, pontes e viadutos, túneis; condições de trânsito: engarrafamento, carros em alta velocidade; condições de veículo no seu ambiente mais interior: nível de combustível, de água, de óleo e de fluido, freios, pneus, excesso de carga. Assim, este condutor em um ambiente que exige atenção, concentração e direção segura, entra em conflito com as características desse ambiente ao dirigir sob a influência de substâncias psicoativas, estressado, fatigado ou sonolento.

O comportamento no trânsito e sua convivência com ambiente social e o ambiente normativo não podem ser considerados de fácil dimensão e controle. É o que pode ser verificado anualmente nas estatísticas comunicadas nos relatórios dos órgãos governamentais e veiculadas nos meios de comunicação de massa, algo em torno, atualmente, de meio milhão de pessoas que morrem no trânsito, no mundo (Hoffmann e Cruz, 2011).

Rozestraten (1988) *apud* Gunther (2011) afirma que o trânsito é uma constelação de três eixos, ou seja, o comportamento do participante do trânsito, da via e do veículo. O primeiro eixo, o comportamento do participante que trata da compreensão, de prever e, na medida do possível, de como controlar o comportamento do participante do trânsito? Podemos identificar três dimensões de antecedentes a partir das quais se tenta prever o comportamento: assim, os conhecimentos, as práticas e as atitudes.

Para Lira et al. (2015) o perfil do condutor que se envolve em acidentes de trânsito no Brasil apresenta conduta impulsiva, excesso de confiança, ousadia, independência e autonomia, caracterizando os jovens os principais infratores.

Os mesmos autores mencionam que o comportamento no trânsito determina a postura do condutor diante das leis e tráfego. Esses indivíduos que não seguem as leis favorecem o envolvimento em acidentes e afeta toda a sociedade e a segurança no trânsito.

O comportamento no trânsito é o grau de conhecimento sobre ele e pode ser verificado de maneira bastante objetiva. Entretanto: o que é relevante para ser conhecido, qual profundidade e qual nível de participação no trânsito? O conhecimento das regras de trânsito e de certas leis da física como participante no trânsito, está longe de ser suficiente, pois o conhecimento precisa ser colocado em prática (Gunther, 2011). Assim, o autor complementa que a prática é uma habilidade que se adquire com o tempo. Antes de conceder à pessoa a permissão para dirigir um veículo motorizado, exige-se que ela se prepare e realize certo número de horas de treino, ou seja, a prática e depois seja submetida a uma prova.

Segundo Gunther (2011), o Código de Trânsito da Alemanha descreve em relação as atitudes, a definição dada por Allport, em 1935, como um “estado neuropsíquico de prontidão para atividade mental e física” (p. 799). No caso do trânsito, para a questão da prontidão, presteza ou disposição de utilizar o conhecimento e a prática em benefício de um comportamento no trânsito de tal maneira “que nenhuma outra pessoa passa ser prejudicada, colocada em perigo, ou, considerando as circunstâncias inevitáveis, impedida ou incomodada mais do que o necessário”.

Para Lemes (2011) estudar o comportamento humano no trânsito é uma preocupação antiga dos pesquisadores, embora os resultados dos estudos não sejam comunicados com rigor científico. Assim, a tendência histórica desses estudos no trânsito deriva da necessidade de compreender particularmente a influência dos eventos privados (fatores de personalidade) sobre as condutas, e fim da primeira metade do século passado, Tillmann e Hobbs (1949) *apud* Rozestraten (1988) afirmavam que:

A personalidade não muda quando nos sentamos diante do volante do carro. O que pode acontecer é que certos traços que normalmente são controlados na nossa convivência com os outros, comecem a se manifestar mais abertamente: o desejo de ser o melhor, ser mais corajoso, querer mostrar que se é capaz de arriscar sem incorrer em acidentes, etc. Normalmente pode-se dizer que o homem dirige assim como vive (p. 59).

Mais recentemente, Bassani *apud* Dotta (2000), diretor do DETRAN do Rio Grande do Sul, revela preocupações bem semelhantes a afirmação anterior:

A condução de um veículo está matizada pelo caráter que cada um possui. O veículo é apenas uma peça metálica, mas, no momento que está sendo dirigido, passa ter a inteligência, a alma, a sensibilidade e o comportamento do condutor. Portanto, o veículo tem as características da personalidade de quem o estiver conduzindo (p. 9).

Ao longo da história, há uma preocupação de alguns teóricos e especialistas com os desvios de conduta no trânsito contribuiu para constatar a necessidade de criar alternativas de investigação, monitoramento e busca de soluções para reduzir os acidentes. Mas é fato que nem sempre a população tem sido ouvida sobre esse assunto, pois o comportamento no trânsito pode ser considerado uma manifestação do sistema cultural de um povo, o que diferencia os seres humanos das outras espécies é a herança cultural, os seus costumes do dia-a-dia que são transmitidos de uma geração para outra. Portanto, os problemas do trânsito são de ordem comportamental e o típico sistema que controla o comportamento pelas regras, é adquirido de várias formas, além das técnicas de condicionamento para aprender a dirigir, as decisões são moldadas pela imitação da atitude não punidas, condição do livre-arbítrio, as pessoas podem escolher como se comportar em determinada situação. A criança, segundo Baum (1999), aprende a obedecer às regras de sua cultura sem que seja explicitamente instruída a fazê-lo. Assim, o comportamento no trânsito é também controlado por regras legais previstas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), nas portarias e nas resoluções baixadas pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN (Lemes, 2011).

Segundo Hoffmann e Gozalez (2011), comportamentos humanos ligados ao trânsito não ocorrem somente no instante em que se está dirigindo ou andando em uma avenida, mas a todo o momento: quando estradas estão sendo projetadas ou veículos sendo feitos, quando leis para o trânsito são criadas, quando há policiais fiscalizando e juízes determinando as penas previstas nestas leis, quando professores ensinam as normas de conduta, quando os médicos e psicólogos avaliam as condições de saúde física e psicológica dos condutores ao longo do exercício da atividade de dirigir.

Assim, esses autores definem o trânsito como: “um fenômeno social complexo, pela diversidade de variáveis agindo ao mesmo tempo, a avaliação e a busca de soluções para os problemas dele decorrentes passam necessariamente pela construção de uma plataforma de trabalho multiprofissional”. Entretanto, a realidade é outra em relação aos profissionais que atuam diretamente com as situações e problemas do trânsito; os esforços acabam sendo isolados no âmbito dos perfis profissionais legalmente instituídos.

Para Vicili (2011) o trânsito é um ambiente artificial que supre as necessidades do desenvolvimento humano, exigindo do condutor uma tomada de decisões como: reduzir, acelerar ou parar no sinal, verificar o pedestre que passa etc. Todas essas situações despertam uma ansiedade que varia de acordo com cada um, ela expressa-se ao mesmo tempo como uma função preventiva e expositiva frente às situações no trânsito. Assim, ela afeta os processos psíquicos, o nível de ansiedade pode indicar o envolvimento em acidentes.

Segundo o Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, anexo ao Código de Trânsito Brasileiro, instituída pela Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997 (Portão, 1999) *apud* Vicili (2011), essa resolução nº 80, fala de várias características psicológicas necessárias aos motoristas, a ansiedade, que de certa forma influencia nas demais. Toda ansiedade é emoção e emoção é aquilo que põe a pessoa em movimento manifestando quando a pessoa é surpreendida ou quando ultrapassa suas possibilidades de adaptação. Ela é um fator importante porque na situação de trânsito interfere na capacidade cognitiva e perceptual do indivíduo.

O autor ainda ressalta que a ansiedade é considerada um sentimento que acompanha uma percepção geral de perigo, que adverti quando há algo a ser temido e que permite a aprendizagem de ações de enfrentamento ou fuga do perigo. A ansiedade possui correspondentes psicológicos e fisiológicos. Os processos psíquicos ficam alterados e uma descarga de ansiedade provoca problemas de memória, distorção de atenção e foco, ou seja, uma descarga ansiógena que pode provocar reações inadequadas no âmbito dos processos psicológicos tais como: o pensamento, a percepção, a atenção, a memória e a aprendizagem (Vicili, 2011).

Para Hoffmann e Gonzalez (2011), ao se conduzir um veículo um conjunto de fatores e processos psicológicos estão envolvidos e integram um sistema cognitivo humano e que funciona como uma lógica do processamento da informação. As funções psicológicas que estão envolvidas durante a condução de um veículo são: dirigir exige que o condutor tenha uma capacidade perceptiva e atencional correta, que identifique e discrimine estímulos relevantes da situação ou problema de trânsito; fazer uma correta interpretação e avaliação da situação; tomar decisão sobre a ação mais adequada; executar a ação com a maior rapidez e precisão; levar em conta os processos e variáveis mediacionais como a personalidade, inteligência, estilos cognitivos, motivação e aprendizagem.

Em relação ao fator humano na segurança viária, a percepção social e os fatores psicofísicos influenciam as habilidades e o complexo processo decisório do condutor que podem levar a uma manobra de risco ou a um acidente (Montoro et al., 2000, *apud* Hoffmann; Gonzalez, 2011).

Dessa forma, os estudos mostram que entre as causas humanas indiretas implicadas no acidente, encontramos vários aspectos difíceis de sintetizar e que todo esse aspecto psicológico, físico e comportamental influencia na condução de um veículo e que dependendo da situação eles irão influenciar no comportamento desse condutor.

Hoffmann e Gonzalez (2011) demonstram que alguns agentes diretos diversos como insuficiências sensoriais, alterações orgânicas, problemas motores, problemas de atenção, atitudes antissociais, transtornos de personalidade, stress, fadiga, sono, depressão, déficit de atenção, álcool, drogas, dentre outros, referem-se às condutas ou eventos que precedem imediatamente o acidente e são diretamente responsáveis por ele. Mas, porém, não se pode dizer que um determinado tipo de personalidade necessariamente implique, em maior risco para a condução, o problema pode vir de alguns elementos associados a ela; dados mostram que velocidade, falta de respeito às normas, competitividade, substâncias tóxicas estão também associadas aos acidentes.

Segundo Terra (2011), alguns fatores importantes nas mortes estão ligados aos hábitos e transtornos mentais que diminuem os reflexos e a atenção dos condutores, como dirigir falando ao celular que altera a atenção e aumenta o risco de acidentes, assim como acontece com os transtornos mentais. Em estudos, as evidências científicas mostram que transtornos mentais, não detectados pelos exames médicos e psicotécnicos, utilizados para concessão de CNH, são responsáveis por grande número de acidentes. Contudo, o mais importante deles é o transtorno de déficit de atenção e hiperatividade (TDAH), pois os indivíduos com déficit não fixam a atenção por mais que alguns segundos num objeto ou situação há uma mudança de foco constantemente, são muito distraídos e sofrem repetidos acidentes quando dirigem veículos.

O autor comenta sobre uma pesquisa que foi feita com *motoboys* pela equipe do professor Luís Rohde, do Hospital de Clínicas de Porto Alegre, publicada no *European Psychiatry*, que mostrou uma prevalência maior de transtornos na amostragem pesquisada do que na população jovem-adulta em geral, que podem ter razões sociais ou vinculadas às características dos transtornos, como a atração pelo risco. Essa pesquisa foi relevante pois mostrou que os portadores do TDAH têm 2,1 vezes mais acidentes que os condutores sem o problema pois, a maioria se acidenta ou morre sem saber que tem a alteração. Segundo ele, isso acontece mais com os condutores de moto, pela menor segurança do veículo, do que de automóveis.

“O TDAH aparece na primeira infância e chega a 5,6% da população. Sem tratamento, regride em 40% dos portadores, ao longo da puberdade. Resta uma grande quantidade de adultos com o transtorno. Quando tratados, têm reduzidas as alterações e levam uma vida normal” (Terra, 2011).

Portanto, o que é o TDAH? Segundo a Associação Brasileira do Déficit de Atenção (2016), “o Transtorno do Déficit de Atenção com Hiperatividade (TDAH) é um transtorno

neurobiológico, de causas genéticas, que aparece na infância e frequentemente acompanha o indivíduo por toda a sua vida. Ele se caracteriza por sintomas de desatenção, inquietude e impulsividade. Ele é chamado às vezes de DDA (Distúrbio do Déficit de Atenção)”.

Porém, ainda segundo a associação brasileira de déficit de atenção, como em qualquer transtorno do comportamento, a maior ocorrência é como se a pessoa com o déficit aprendesse a se comportar de um modo "desatento". Ela possui uma predisposição genética, e não somente ao ambiente. Outros tipos de estudos genéticos foram fundamentais para se ter certeza da participação de genes: os estudos com gêmeos e com adotados. Alguns estudos científicos mostram que portadores de TDA têm alterações na região frontal e as suas conexões com o resto do cérebro, a região frontal orbital é responsável pela inibição do comportamento, de controlar ou inibir comportamentos inadequados, pela capacidade de prestar atenção, memória, autocontrole, organização e planejamento. Assim, o que está alterado é o funcionamento dos neurotransmissores que passam informação entre os neurônios.

Dessa forma, podemos concluir através dos milhões de brasileiros que são avaliados psicologicamente para conduzir veículos anualmente, que, verifica-se pelas pesquisas sobre personalidade destes motoristas que elas ainda são escassas e restritas quanto a generalizações, não apresentando resultados conclusivos que justifiquem a necessidade de uma avaliação para conduzir veículos. Diante disso, a discussão quanto às características de personalidade dos candidatos a condutores está na validade e na indicação de um teste e em seus resultados, focando nas condições comportamentais da atividade de dirigir.

Sabe-se que muitas pesquisas ainda precisam ser realizadas para se ter uma avaliação psicológica de motoristas no Brasil. É necessário fazer um maior investimento na elaboração de perfil de motoristas quanto aos aspectos da personalidade, por estudos sobre a validade e fidedignidade dos testes de personalidade que são atualmente utilizados e assim desenvolver melhores instrumentos de avaliação com parcerias das universidades, órgãos estaduais e municipais de trânsito, empresas de transporte coletivo municipal e interestadual dentre outras parcerias.

Mediante isso, espera-se contribuir na elaboração de novos procedimentos de investigação e no desenvolvimento da psicologia do trânsito, pois assim irá possibilitar ações mais conclusivas sobre o que pode ser feito para melhorar o trânsito e a vida de condutores que possuem TDAH. Medidas de intervenção com os motoristas e usuários mais vulneráveis no trânsito implicarão em melhorias como: redução de acidentes, em um trânsito mais seguro, melhora de conduta e uma qualidade de vida mais equilibrada para todos.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Associação brasileira de déficit de atenção (2016). *O que é o TDAH*. Disponível em: <http://www.tdah.org.br/sobre-tdah/o-que-e-o-tdah.html>. Acesso em: 10 de setembro de 2015.
- Baum, WM (1999). Compreender o behaviorismo: ciência, comportamento e cultura. Porto Alegre: Artes Médicas. IN: Hoffmann MH, Cruz RM, Alchieri JC. *Comportamento humano no trânsito*. São Paulo: Casa do Psicólogo. 106p.
- Cruz RM (2002). Medidas psicológicas em psicologia do trabalho e das organizações. In: Cruz, RM, Alchieri, JM & Sardá, JJ. *Avaliação e medidas psicológicas – produção do conhecimento e da intervenção profissional*. São Paulo: Casa do Psicólogo. P. 173-179.
- Delabrida ZNC, Gunther H (2015). Aspectos Ambientais e Psicológicos que influenciam o uso da bicicleta. IN: Gunther H, Cristo F de, Neto I, Feitosa ZO. *Pesquisas sobre comportamento no Trânsito*. São Paulo: Casa do Psicólogo. 181p.
- Dotta A (2000). O condutor defensivo: teoria e prática. IN: Hoffmann MH, Cruz RM, Alchieri JC. *Comportamento humano no trânsito*. São Paulo: Casa do Psicólogo. 105p.
- Duarte T de O (2011). Avaliação psicológica de motoristas. IN: Hoffmann MH, Cruz RM, Alchieri JC. *Comportamento humano no trânsito*. São Paulo: Casa do Psicólogo. 225p.
- Gunther H (2011). Ambiente, Psicologia e Trânsito: Reflexões sobre uma integração necessária. IN: Hoffmann MH, Cruz RM, Alchieri JC. *Comportamento humano no trânsito*. São Paulo: Casa do Psicólogo. 41p.
- Hilgard, E (1976). *Introdução à psicologia* (trad. Dante Moreira Leite), 4ª ed. São Paulo, Cia. Editora Nacional. IN: Rozestraten, RJA. (1988). *Psicologia do trânsito: conceitos e processos básicos*. São Paulo: EPU. 38p.
- Hoffmann MH (1995). *El modelo de evaluación psicológica de conductores: estudio transcultural España Brasil*. Tese (Doutorado em Psicologia). Universidad de Valencia, Espanha.
- Hoffmann MH, Cruz RM (2011). Síntese Histórica da Psicologia do Trânsito no Brasil. IN: Hoffmann MH, Cruz RM, Alchieri JC. *Comportamento humano no trânsito*. São Paulo: Casa do Psicólogo. p. 17-23.
- Hoffmann MH, Gonzalez LM (2011). Acidentes de trânsito e fator humano. IN: Hoffmann MH, Cruz RM, Alchieri JC. *Comportamento humano no trânsito*. São Paulo: Casa do Psicólogo. p. 289-292.

- Lemes EC (2011). Trânsito e Comunidade: um estudo prospectivo na busca pela redução de acidentes. IN: Hoffmann MH, Cruz RM, Alchieri JC. *Comportamento humano no trânsito*. São Paulo: Casa do Psicólogo. 105p.
- Lira SV, Vieira LJES, Gondim APS (2015). Comportamento de risco de mototaxistas e envolvimento em Acidentes. IN: Gunther H, Cristo F de, Neto I, Feitosa ZO. *Pesquisas sobre comportamento no Trânsito*. São Paulo: Casa do Psicólogo. 106p.
- Machado AP (2011). Um olhar da Psicologia Social sobre o Trânsito. IN: Hoffmann MH, Cruz RM, Alchieri JC. *Comportamento humano no trânsito*. São Paulo: Casa do Psicólogo. 94p.
- Méa CPD, Ilha VD (2011). Percepção de psicólogos do trânsito sobre a avaliação de condutores. IN: Hoffmann MH, Cruz RM, Alchieri JC. *Comportamento humano no trânsito*. São Paulo: Casa do Psicólogo. 205p.
- Rocha, JBA. (2005, janeiro/junho). Infrações no trânsito: uma necessária distinção entre erros e violações. *Interação em Psicologia*, 9(1), 177-184. IN: Gunther H, Cristo F de, Neto I, Feitosa ZO. *Pesquisas sobre comportamento no Trânsito*. São Paulo: Casa do Psicólogo. 105p.
- Rozestraten RJA (1988). *Psicologia do trânsito: conceitos e processos básicos*. São Paulo: EPU. 176p.
- Rozestraten RJA (2011). Ambiente, Trânsito e Psicologia. IN: Hoffmann MH, Cruz RM, Alchieri JC. *Comportamento humano no trânsito*. São Paulo: Casa do Psicólogo. 31p.
- Terra, O. (2011). *O déficit de atenção no trânsito*. Porto Alegre: RS (Disponível em: <http://abp.org.br/portal/clippingsis/exibClipping/?clipping=15025>. Acesso em: 10 de setembro de 2015.
- Viecili J (2011). Ansiedade e comportamento de dirigir. IN: Hoffmann MH, Cruz RM, Alchieri JC. *Comportamento humano no trânsito*. São Paulo: Casa do Psicólogo. p. 280-281.



## **Alan Mario Zuffo**

Graduado em Agronomia pela UNEMAT. Mestre em Agronomia - Fitotecnia (Produção Vegetal) UFPI. Doutor em Agronomia - Fitotecnia (Produção Vegetal) UFLA. Pós-Doutorado em Agronomia na UEMS. Prof. na UFMS em Chapadão do Sul.



## **Jorge González Aguilera**

Graduado em Agronomia pelo ISCA-B (Cuba). Especialista em Biotecnologia pela Universidad de Oriente (Cuba). Mestrado em Fitotecnia e Doutorado em Genética e Melhoramento pela UFV e Post Doutorado na Embrapa Trigo. Prof. na UFMS em Chapadão do Sul.

### **Pantanal Editora**

Rua Abaete, 83, Sala B, Centro. CEP: 78690-000  
Nova Xavantina – Mato Grosso – Brasil  
Telefone (66) 99682-4165 (Whatsapp)  
<https://www.editorapantanal.com.br>  
[contato@editorapantanal.com.br](mailto:contato@editorapantanal.com.br)

ISBN 978-659906411-1

