

MANIFESTAÇÕES COMPORTAMENTAIS DOS CINESÍFEROS NOS ACIDENTES E "QUASE-ACIDENTES" DE TRÂNSITO ⁽¹⁾

JULIETA ARSÊNIO*
ALEXANDRE DO ESPÍRITO SANTO**

RESUMO

Esta pesquisa buscou determinar a associação entre as variáveis "agressividade", acidente e "quase-acidentes" e "habilidades de direção e trânsito". O estudo contou com a participação de 30 motoristas que voluntariamente se submeteram aos testes, por ocasião da renovação de suas carteiras. Encontrou-se coeficientes positivos de correlação entre "agressividade" e "número de acidentes e quase-acidentes" assim como entre "acidentes e "quase-acidentes" e "habilidades de direção e trânsito". A correlação negativa entre "agressividade" e "habilidades de direção de trânsito" dá especial importância a outras verificações desta busca exploratória por interação entre as variáveis estudadas.

1 – INTRODUÇÃO

A medida que cresce nossa população, e que um número maior de pessoas entra em competição por bens e áreas disponíveis, eleva-se também a problemática do trânsito e a probabilidade de agressão é cada vez maior. E a violência no trânsito é uma das formas extremas e mais dramáticas de agressão.

O fator humano, nos problemas de trânsito, tem sido muito comentado e a sua participação nos acidentes e quase-acidentes: motiva estudos comportamentais de cinesíferos, que com sua reação instintiva e mesmo impulsiva, são causas dos acidentes nas estradas e vias públicas.

Segundo os etologistas e psicanalistas, representados por FREUD & LORENZ, "grande parte da agressividade humana é inata"⁽⁵⁾. Já para alguns psicólogos, como BANDURA, MILLER et alii⁽⁵⁾, "o comportamento agressivo é adquirido durante a infância".

Tanto para os primeiros como para os segundos, há necessidade de se estudar as forças que motivam os indivíduos, os fatores que atuam para suprimir alguns padrões de comportamento, bem como os estímulos que incentivam ou impedem o comportamento agressivo.

Apesar da diversidade de opiniões

existem alguns indicadores subjacentes em muitos estudos do problema da agressão. A agressão é apenas uma das muitas manifestações do comportamento humano, e acredita que todas as atividades humanas têm fatores comuns que podem ser considerados para explicar essas atividades. A agressão no trânsito pode ser um desses fatores.

KORAND LORENZ⁽⁸⁾, em *Agressão, uma história natural do mal*, comenta: "A agressividade, cujos efeitos são frequentemente identificados com os de pulção de morte, é um instinto como todos os outros, à conservação da vida e da espécie. No homem, que por sua própria ação modificou rapidamente demais suas condições de vida, o instinto de agressão produz frequentemente efeitos nocivos. Mas os outros instintos têm resultados análogos embora menos dramáticos".

No trânsito, este instinto de agressividade pode manifestar-se como todos os outros instintos do homem, o que o leva frequentemente a arriscar a própria vida e a vida de outros, fato este que tem merecido atenção de estudiosos do assunto. Dados estatísticos situam o fator humano como participante responsável em alta proporção na ocorrência dos acidentes de trânsito.

Ao motorista deve recair maiores exigências na sua habilitação, quer seja com relação às deficiências inatas

que ele possa apresentar, quer na reação ao preparo e experiência na arte de dirigir, ou ainda, com relação a outros males como doenças, alcoolismo, barbitúricos, fadiga, etc.

A concepção segundo a qual o fator humano é o maior responsável pelos acidentes, vem sendo erroneamente empregado, segundo ARMINDO BEUX⁽¹⁾. É mais correto dizer-se que esse fator contribui em maior proporção nas ocorrências de sinistros. Estes pesquisadores acreditam ainda que esse fator é mais determinante nas ocorrências de "quase-acidentes", porque eles estão presentes., em todos os casos, envolvendo características de personalidades com ou sem manifestações comportamentais, decorrentes de suas condições psíquicas, e sobre eles influem todas as demais deficiências: do veículo, da estrada, do ambiente e do trânsito em geral.

Diante de tantos fatores e das próprias deficiências do motorista, acredita-se que nele se processa um mecanismo de comportamento-resposta, que pela razão ou pelos impulsos, o faz atuar como um computador, porém com capacidade limitada para prever situações e reagir de forma adequada, sobretudo pela limitação do fator tempo em face da velocidade. Este, além de ser um fator de "quase-acidente" e de acidente, pode ser também uma descarga de impulsos agressivos, que quanto maior

*Psicóloga do Programa Psicotécnico, da UEL. — Londrina-Paraná-Brasil;

**Doctor of Philosophy (Ph.D) e Professor do Centro de Educação, Comunicação e Artes da Universidade Estadual de Londrina-Paraná-Brasil.

(1) Nesta pesquisa "quase-acidente" é usado para identificar um tipo de acidente iminente que não se materializou por pura chance.

for, tanto maior a proporção dos danos e riscos, de suas ocorrências.

Assim sendo, através de observações diárias de exames psicotécnicos, no Laboratório Psicotécnico de Londrina, temos tido uma crescente preocupação com a necessidade de se estudar sobretudo o comportamento impulsivo e conseqüentemente agressivo do condutor, no evento de "quase-acidente" e acidentes, pois apesar de se tratar de um assunto vasto, delicado e complexo, insere-se na área psicológica.

A despeito da limitação deste estudo, esperamos colaborar com alguns subsídios à área, estudando a ação impulso-agressiva da personalidade do condutor, avaliada nas situações dos casos de acidentes e "quase-acidentes", inseridas em seus confinamentos sensoriais, psicológicas e biológicas, causando ou não sua participação nas referidas circunstâncias.

Usamos um grupo de participantes voluntários, já habilitados como motoristas, e os submetemos a uma testagem e retestagem de suas condições impulso-agressivas de personalidade.

Esta pesquisa foi realizada em duas etapas, com espaço de um semana, onde na primeira os sujeitos foram submetidos ao teste de personalidade — P.M.K. (Psicodiagnóstico Miocinético) e ao questionário de "quase-acidentes". Na segunda etapa, após uma semana foi realizada uma reaplicação do referido teste de personalidade, como também um de mensuração de conhecimentos cinesíferos. (Questionário sobre legislação e sinalização de trânsito).

Após estas aplicações, foram avaliadas e confrontadas as condições psicológicas da personalidade de cada participante, assim como as circunstâncias apresentadas em seu "quase-acidente" e seu conhecimento nos requisitos do teste sobre legislação e sinalização de trânsito.

Diante de dados estatísticos alarmantes, que muitas vezes envolvem também responsáveis e capacitados condutores de veículos, propusemo-nos a cooperar para a compreensão do papel de cada um e para o esclarecimento sobre alguns fatores inerentes aos acidentes de trânsito. Esta é a *raison d'être* deste trabalho.

2 — CONTEXTO TEÓRICO

Como o movimento é a lei da vida, o homem desde os primórdios da história da humanidade procurou ajustar sua personalidade, vivendo em grupos, como única maneira de sobrevivência

e de auto-conservação.

Mas a História da Humanidade não nos oferece um quadro tão simples desta situação social, pois esta se apresenta cheia de agressão e violência, onde o homem é contra o homem, com sua natureza anti-social, que pode levar à destruição.

Na verdade, nem sempre o homem se prepara e está preparado para as rápidas funções do mundo psico-sócio-tecnológico, pois o acesso brusco a **know-how** de além fronteiras e a industrialização dos centros humanos, vem provocando nele um desequilíbrio, fazendo com que se adapte ou se marginalize do bem-estar social.

A idéia da natureza anti-social do homem é muito antiga. E o homem apresenta o mais alto grau entre todas as espécies, as duas qualidades de agressão: a intra-específica, para a espécie e inter-específica agressão para as outras espécies.

Se lermos os jornais mais procurados, notaremos que os que descrevem com detalhes as atrocidades cometidas e acidentes ocorridos no dia anterior, observaremos que existem em cada ser humano, impulsos selvagens que levam ao assassinato, à tortura e à guerra. A criança que se alimenta no seio materno, já descarrega a sua agressividade sobre ela; a mulher que ameaça suicidar-se para se impor ao marido, é agressiva e assim também o juiz que impõe uma pena pesada ao criminoso.

O homem é basicamente uma criatura omnívora e inofensiva, sem armas de agressão natural; durante toda a sua evolução houve necessidade de formação de mecanismos de defesa, levando-o a descobrir o equilíbrio entre a capacidade de matar e a capacidade de inibição filogenética da espécie.

As armas modernas impedem o agressor de ver os efeitos do ato que o choca. O aperto do gatilho da metralhadora, o largar da bomba, são atos profissionais que não tocam as camadas profundas da personalidade. A descoberta das armas artificiais falsificou e causou a ruptura do equilíbrio da espécie.

MARGOLIN⁽⁷⁾, descreveu um grupo de índios norte-americanos, os Ute, guerreiros que viviam exclusivamente da guerra e de incursões predatórias sobre os territórios vizinhos. Esta cultura desenvolveu um excesso de agressividade e LORENZ⁽⁷⁾ acredita que essa característica, de origem cultural, tenha, um certo espaço de tempo, adquirido uma base hereditária. Enquanto não se adaptar de novo esse grupo sofrerá as

conseqüências de sua agressividade. Existem neuroses com mais frequência que qualquer grupo humano e a explicação oferecida para se sentirem doentes é: "Eu sou Ute". O estudo psicanalítico realizado neste grupo, descobriu a raiz das suas neuroses, a agressividade não descarregada. A existência dessa agressividade levou à criação de um tabu de proteção social extremamente severo e o Ute que mata tem a obrigação de se suicidar.

A agressão intra-específica de que os Ute serão um exemplo extremo biológico e socialmente insatisfatório, funciona em muitas direções indesejáveis na sociedade moderna. Há prêmio seletivo positivo para os que sabem ganhar dinheiro e de modo geral para todo o que permite a um homem destacar-se em nossa sociedade competitiva, a expensa, muitas vezes, daquelas virtudes exaltadas pelos nossos pais, como à bondade e a dignidade humanas. O valor concedido ao sucesso, na competição comercial, pode levar a fixar e hipertrofiar hereditariamente traços humanos que desde muito os humanistas condenaram.

A agressividade e sua inibição, fazem parte dos vários mecanismos de adaptação, de base filogenética, perturbados pela rápida evolução dos costumes sociais e culturais. O homem é estruturalmente social como muitos outros animais, e se não fosse esta estrutura, as faculdades especificamente humanas, como a responsabilidade moral não seriam possíveis.

SPINOZA⁽⁷⁾, construiu a sua psicologia, baseada no princípio da conservação da existência, à que atribui um carácter propulsivo-aquisitivo. A alma humana procura preservar sua existência e tem consciência desse esforço. Ele distinguiu por termos verbais, diferentes, a determinação inconsciente para a ação, tendência, e a determinação consciente, desejo e vontade, assim como a importância do carácter propulsivo aquisitivo. Este filósofo afirma que: a alma procura, com todo o seu poder uma vida mais completa e obter ou imaginar tudo o que aumente ou favoreça a capacidade de agir do organismo, e ao contrário destruir ou imaginar as coisas que excluam a existência das coisas que diminuem ou entravam a capacidade de agir do organismo. Acrescenta que um estado estável da alma não produz alegria nem tristeza.

Ultimamente alguns autores têm procurado definir a agressividade como secundária à frustração segundo termi-

nologias psicanalíticas mais ou menos aparentes. Sempre que somos frustrados, desejamos a destruição da causa dessa frustração, mas este fenômeno é apenas um caso particular de um aspecto geral da natureza humana, e não se pode limitar a agressão a esta situação reativa secundária.

ADLER⁽⁷⁾, em 1908 sugeria a existência de um instinto agressivo que, em sucessivas sublimações, chamou vontade de poder e mais tarde ainda, aspiração de perfeição, ou esforço de elevação.

Consideraremos a agressividade como uma tendência de todos os seres humanos útil à conservação do indivíduo e da espécie; como um ingrediente essencial da estrutura da sociedade, mas só devemos deixá-la explodir, deixando-a satisfazer nos seus modos naturais, onde será biologicamente útil, mas se for frustrada ou bloqueada em absoluto é perigosa. O exemplo dos Utes seria um caso extremo e uma das mais freqüentes manifestações, o ressentimento, como o descreveram alguns, pode vir a deformar o indivíduo e a sociedade.

Apesar da diversidade teórica dos estudos sobre agressão, esta é apenas uma forma de comportamento humano, com alguns fatores comuns, os quais devem ser considerados para que as atividades possam ser explicadas.

Através dessas noções e seus mecanismos no homem, podemos enquadrá-lo com seu veículo, a estrada e também o ambiente, como elementos protagonistas na violência e nos acidentes de trânsito.

Segundo ARMINDO BEUX⁽¹⁾, a causa ou as causas de um acidente estão situadas num ou mais de um desses protagonistas, seja ele o condutor, o veículo, a via pública ou mesmo o próprio ambiente (nas condições de tempo — chuva, nos raios solares contra os olhos do condutor, dia, noite, na iluminação pública local, na poluição dos cartazes, na poluição luminosa das propagandas, na poluição sonora, etc.).

No veículo, na estrada e no ambiente as causas são, via de regra de natureza material, a não ser o caso da participação de um transeunte ou de um condutor de outro veículo. As causas, no veículo, estão representadas no estado de conservação do mesmo, na sua manutenção, ausência e até em defeitos de fabricação.

Na via pública, as causas podem ser decorrentes de desgaste da estrada, de falhas de sua construção, das suas características técnicas que não mais

correspondem aos crescentes fluxos de trânsito, da sinalização, etc.

Já no meio ambiente, as causas podem ser eventuais, sobretudo de fatores climatológicos, ou permanentes, como falhas de iluminação pública, da sinalização, dos cartazes de propaganda, ou ainda relacionados com outros veículos, os transeuntes etc.

Relativamente no fator humano, as causas podem ser mais amplas. A não ser casos imprevisíveis e inevitáveis, fortuitos ou de força maior, em que o condutor, por mais hábil que seja não consegue evitar o acidente, dele participando. Nos demais casos, direta ou indiretamente, ele participa como protagonista, como causador ou um dos causadores. Em primeiro plano, numa causa primeira, primária ou secundária; ou, em segundo plano, numa causa subsequente, que também pode ser secundária ou principal.

A causa primária pode ser de menos importância, mais ela é que deu origem ao acidente. Assim como a causa subsequente pode ser elementar ou mais séria, neste caso a responsável pela gravidade do acidente.

As causas de natureza humana podem ser inatas, congênitas ou de ordem prática decorrente do preparo e da experiência do condutor ou de fatores outros que afetam sua personalidade.

As inatas, em alguns, podem ser corrigidas. Já os requisitos de preparo e experiência, estes dependem do atendimento à exigência quando da habilitação. As condições de personalidade afetadas por vícios, doenças e outros fatores, estas devem ser controladas por ocasião da habilitação ou pela fiscalização quando o infrator estiver na direção do veículo.

Na interação entre o fator humano com o veículo, a via pública e meio ambiente, todos podem influir no comportamento do condutor, criando situações diversas e/ou contrário, este pode influir, criando situações irregulares.

Se um veículo, pelas suas características técnicas, numa estrada, pode atingir velocidade elevada, ao motorista dependerá das suas limitações sensoriais, psicológicas e biológicas, não excedendo a certos limites, sob pena de causar acidentes ou, diante de certas circunstâncias, não poder evitar.

Por isto o fator humano participa sempre em elevada proporção nos acidentes. Em todos os casos verifica-se a presença do fator humano enquanto que os outros fatores podem ou não participar.

Podemos notar que, tanto o veículo como a estrada ou ambiente (à exceção do motorista de outro veículo ou de pedestres), podem possuir requisitos técnicos quase ilimitados, podendo permitir embora, inseguramente, que sejam desenvolvidas velocidades extremas pelo veículo. Todavia se o condutor possui qualidades físicas, fisiológicas e psicológicas limitadas, como seu próprio comportamento também o é, de acordo com seu tempo de reação psicotécnica, que não pode corresponder aos exagerados limites de velocidade e, se o motorista for portador de deficiências físicas, psicológicas ou mesmo de personalidade, de algumas doenças ou, estiver sob influências outras, então será difícil evitar os acidentes.

O condutor receber estímulos de situações normais ou irregulares (impactos) do que se passa no ambiente ou na via pública ou no próprio veículo que ele dirige, ou sofre influências por ele criadas. Reage de acordo com suas qualidades e perfeições, evitando ou não o acidente.

Num acidente de trânsito devem ser apreciados todos os fatores que parcial ou totalmente, direta ou indiretamente, mediata ou remotamente, motivaram, contribuíram ou interferiram na ocorrência.

Alguns detalhes que podem parecer de somenos importância diante de outros fatores imprevisíveis, subsequentes, criam dificuldades para superar a situação.

Consideremos alguns aspectos que devem ser levados em consideração, os quais podem ter dado origem ao acidente ou tê-lo tornado mais grave do que seria admissível.

2.1 — Deficiência no veículo

Com relação ao veículo, devem ser examinadas algumas condições que podem ter dado origem ao evento, ou ter contribuído para que o mesmo ocorra ou para aumentar sua gravidade: freios; visibilidade; pneumáticos; faróis, sinaleiros; sistema de direção (condições) motor; pára-choques; cor do veículo; porte do veículo (tamanho); buzina; carga e outros.

Notamos que se atribuirmos ao motorista a maior parcela (quantitativa), na participação dos acidentes, se para ele convergem todas as circunstâncias a serem vencidas para que o acidente não ocorra ou para que, caso aconteça, a sua gravidade seja mínima, é necessário que, além das condições da estrada,

do ambiente e das dele próprio (condutor), o veículo que ofereça maior número de condições para o seu bom desempenho, e também que, se houver falhas no veículo, essas, possam ser atribuídas à negligência desse condutor.

2.2 – Condições das vias públicas

A via pública, se a mesma apresenta irregularidades, alguém pode ser responsável por isso, mas a situação por ela criada deve ser passível de ser superada pelo motorista para evitar o acidente. Deficiências como: sinalização; tipo de pista; estado de conservação; aclive e declive; visibilidade; pista seca; úmida; molhada; áspera; escorregadia; curvas; trecho em obras. (sua sinalização, adequada ou não); inclinação transversal das outras; (o que?) levantamento fotográfico (do local, veículos, danos e vestígios); levantamento e dimensionamento de todas as circunstâncias existentes neste local. (que local? do acidente?)

2.3 – Ambiente (tempo e trânsito)

Alguns fatores que devem ser constatados e registrados: dia ou noite; iluminação no local; tempo (bom, chuva, normal, chuva torrencial, neblina, etc.); pista (seca, úmida, lavada ou molhada após a chuva, presença de lençol d'água e sua espessura, etc.); excesso de cartazes nas estradas ou luminosos na cidade; som, ruídos ou vibração; presença de poeira ou fumaça na estrada; tipo do vento (se houver); participação de outros veículos, suas condições, danos, etc.; participação de transeuntes, sua condição e estado.

2.4 – Deficiência do elemento humano

Além de ser observada sua habilitação para dirigir veículo, devem ser considerados os seguintes fatores:

A – Fatores físico-filosóficos (acuidade visual; acuidade auditiva; equilíbrio cinestésico do olfato; sentido do tato; sentido do gosto).

B – Fatores psicológicos (falta de atenção; impulsividade; indisciplina; baixo nível mental; dificuldade de aprendizagem; apatia; desequilíbrios psicomotores; tendências mórbidas; tendências ao negativismo; tendências à oposição).

C – Outros fatores (doenças do coração; epilepsia; diabetes; senilidade; estado de alcoolismo ou se o condutor do veículo estava sob efeito de substân-

cia tóxica).

D – Componentes da personalidade do motorista (habilidades naturais; capacidades adquiridas; motivações e atitudes).

E – Fatores que afetam a personalidade do motorista (intoxicações; drogas; enfermidades; sonolências e males físicos).

Como podemos ver, o fator humano é de natureza bio-físico-psíquica e ainda traz consigo um acerbo genético herdado dos seus antepassados. Por isso cada ser humano é de natureza complexa, individualizada em cada uma de suas ações e reações, onde participam causas simples ou complexas, unitárias ou múltiplas, próximas ou remotas, etc.

Por outro lado, na direção de um veículo as solicitações e os estímulos que se criam, exigem muito mais do que a capacidade do condutor e seu tempo de reação instintiva, consciente, automática, voluntária, espontânea, cognitiva, etc., que antecedem (a que?) propriamente, conforme o comportamento de cada um.

De qualquer forma, esses atos, são normais se forem praticados por pessoas normais, não afetadas por outros fatores que atingem a personalidade, como:

reações psicotécnicas normais;
casos de comportamento patológico;
casos de doenças;
causas físicas, orgânicas e biológicas;
vícios e deficiências ambientais;

Ainda ao examinar o comportamento humano nos acidentes de trânsito, não poderíamos deixar de considerar uma categoria de motorista que possui tendências a sofrer acidentes. É o caso de pessoas, que por razões estranhas, tendem a se envolver em acidentes, numa proporção que vai além da média indicada nas estatísticas. As razões disso, até agora, sobretudo os psicólogos e médicos, não conseguiram explicar, mas que não deixam de existir. Esta tendência tem sido chamada na literatura de "accident-prone"⁽¹⁾.

Através dessas classificações, podemos reconstituir o acidente, com suas reações clássicas e instintivas, como os fatores que afetam o tempo psicotécnico, procurando situar o comportamento do condutor com seu tipo de reação e de acordo com as circunstâncias. Não podemos nos esquecer que, na maioria das vezes, em um acidente, não conseguimos detalhes, mas futuramente se chega a isso, conhecendo-se as causas remotas dos acidentes.

Diante de todos estes estudos reali-

zados, notamos a complexidade do tópico, já que nossas condições profissionais atuais ainda deixam muito a desejar. Mas sua validade levaria no dia a dia todos aqueles que se preocupam com os problemas de trânsito e mesmo aqueles que dirigem a fazerem seu trabalho da melhor e mais segura forma possível, se conscientizando, a si próprio e conscientizando outros para a segurança da própria vida e da vida de terceiros.

3 – METODOLOGIA

Como foi anunciado na introdução, utilizou-se como amostra deste estudo, um grupo de trinta motoristas profissionais, sem outra característica comum que os distinguisse como um grupo, senão a de estarem renovando suas carteiras no Programa Psicotécnico de Londrina.

A este grupo foram aplicados 3 testes:

- teste de habilitação e conhecimentos de trânsito;
- teste de acidentes e "quase-acidentes";
- teste de personalidade (duas vezes);

A determinação de fatores responsáveis pelo crescente número de acidentes de trânsito é matéria de grande interesse.

Acredita-se que o número de acidentes de um motorista seja correlacionado com o nível (índice) de agressividade do indivíduo.

Acredita-se também que essas duas variáveis estejam positivamente relacionadas com o nível (índice) de conhecimentos e habilidades do participante enquanto motorista.

É portanto, possível que o maior número de "acidentes e/ou quase-acidentes" de motoristas inábeis seja devido ao maior índice de agressividade desses motoristas.

Este trabalho foca a interação das variáveis:

- Acidente e "quase-acidentes"; (A)
- habilidades como motoristas; e (H)
- Índice de agressividade; (G)

A interação dessas variáveis foi determinada através de análise correlacional, pela qual se procurou estabelecer índices de associação entre as diferentes variáveis, conforme as seguintes hipóteses nulas:

Ho₁ – Não há correlação significativa entre nível de agressividade e número de acidentes nos motoristas estudados.

Ho₂ – Não há correlação significativa entre o nível de agressividade nos

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. BEUX, A. *Acidentes de trânsito na justiça*. Porto Alegre, Sulina, 1978, p. 17.
2. EDWARDS, A.L. *Statistical Methods for the Behavioral Sciences*. New York, Holt, 1966. Tabela VI.
3. ESPÍRITO SANTO, A. *A measure of the Dimensions of Interdisciplinarity between two Sciences: A Scientometric Model*. (Ph.D.)
Dissertation, University of Wisconsin, Madison, 1978). p. 85-86.
4. GARRET, H.E. *Elementary Statistics*. 2.ed. New York, David McKay, 1962. p. 100.
5. MEGARGEE, E.I. & HOKANSON, J.E. *A dinâmica da agressão*. São Paulo, EPU. da Universidade de São Paulo, 1976. p. XVI; p. 4.
6. MYRA Y LOPES, E. *Manual de psicologia jurídica*. São Paulo, Mestre Jou, 1976. p. 219-243.
7. POLONIO, P. *Psiquiatria forense*. Lisboa, Coimbra, 1975. p. 49-70.
8. SANTANA, M. Agressividade um mal que nos faz bem. *Revista Nova*, 71: 74-77, ago., 1979. (Artigo extraído de Monografia).

Doação à Biblioteca da UFL, deixada
pela professora do Departamento de
Educação, Dra. Vani Ruiz Viessi. 1987