
APRENDER A DIRIGIR AOS 18 ANOS DE IDADE: UMA VISÃO DA PSICOLOGIA NESSA FASE DA ADOLESCÊNCIA

MARIANE DE SIQUEIRA BRAVO

CDETEC - Centro de Desenvolvimento Educacional Tecnológico e Cultural - PR - Brasil

RESUMO

É considerada adolescente a pessoa que possui entre 12 e 18 anos de idade. Sendo assim, a mesma pode optar em obter a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) aos 18 anos de idade, responsabilizando-se por suas escolhas no trânsito. Esse artigo aborda aspectos gerais da adolescência como limites e aspectos culturais. Também, analisa-se, a aprendizagem nessa fase, com o objetivo de avaliar esses aspectos em conjunto com a obtenção da CNH. A metodologia utilizada foi de pesquisa bibliográfica baseada em livros relacionados à temática do trânsito, à aprendizagem e à adolescência; textos sobre a legislação vigente no Brasil e artigos científicos. Concluiu-se que o psicólogo especialista do trânsito pode auxiliar na conscientização do adolescente quanto às responsabilidades que o mesmo terá enquanto motorista. Verificou-se a necessidade de investir mais em educação para o trânsito de forma que os adolescentes internalizem os comportamentos de cidadania.

Palavras-chave: Adolescência; aprendizagem; dirigir.

ABSTRACT

LEARNING TO DRIVE AT 18 YEARS OF AGE: PSYCHOLOGY PERSPECTIVE ON THIS STAGE OF ADOLESCENCE

It is considered teenager the person between 12 and 18 years old. Thus, this person can choose to get the National License (CNH) at 18 years of age, and be responsible for their choices in traffic. This article discusses general issues about adolescence as boundaries and cultural aspects. Also, it is analyzed learning at this stage in order to evaluate these points in conjunction with the achievement of CNH. The methodology used was based on literature review of books and scientific articles about the themes of traffic, learning and adolescence and current legislation in Brazil. It was concluded that the traffic expert psychologist can assist in adolescent awareness about the responsibilities that he/she will have as a driver. It was recognized the need to invest more in traffic education so that young people internalize citizens' behavior.

Key words: Adolescence; learning; to drive.

INTRODUÇÃO

Segundo Silva e Alchieri (2010), o trânsito é considerado um dos maiores problemas do século XXI, devido aos custos econômicos, sociais e emocionais, que afetam tanto as vítimas de acidentes viários como seus familiares.

De acordo com Faria e Braga (2005) os fatores humanos são os principais responsáveis pela calamidade existente nas estradas brasileiras. Assim sendo, a intervenção e prevenção passariam possivelmente pela modificação de comportamentos. Se tal prevenção se desse com afinco desde o início da aprendizagem do ser humano, possivelmente facilitaria a tomada de decisões e o preavalecimento do respeito no trânsito. Principalmente na adolescência, que é uma fase de mudanças, e, segundo a definição de Ferreira (2000), se caracteriza por mudanças não somente corporais, mas também psicológicas.

Para Horta, Mendes e Oliveira (2009), para conduzir um veículo é necessário exercitar uma tarefa psicomotora complexa: além da aprendizagem para dominar uma máquina, é preciso uma interação de atitudes, personalidade, funcionamento relacional e mental do indivíduo, ou seja, a personalidade é um fator importante no ato de dirigir.

ASPECTOS GERAIS DA ADOLESCÊNCIA

Segundo o Estatuto da Criança e Adolescente – ECA (Brasil, 1990), é considerada adolescente a pessoa que possui entre 12 e 18 anos de idade. Para D'Andrea (1994) a adolescência ocorre em três etapas: pré-puberdade, puberdade, pós-puberdade. Sendo que a puberdade fisiológica é tida como ponto de referência. As mudanças corporais e características sexuais, que surgem neste período, são importantes para o desenvolvimento psicológico. No entanto as mudanças biológicas e psicológicas nem sempre ocorrem paralelamente, pois os comportamentos podem variar e um indivíduo pode amadurecer antes de outro. Quando o ambiente é adequado ao desenvolvimento deste adolescente, a passagem por esse período de transição se torna mais fácil, evitando prejuízos para sua vida adulta.

Nesse sentido Aberastury (1981) afirma que, quanto mais a infância for bem resolvida, melhor será o desenvolvimento do adolescente e melhor estruturada será a sua vida adulta. Para o adolescente, esta etapa além de ser uma sofrida privação de reconhecimento e independência, é também uma fase de transição. É fundamental que haja um olhar da sociedade como um todo para contribuir de maneira que esta passagem da infância para a vida adulta aconteça de forma saudável. Fazem parte deste processo de amadurecimento e transição, os pais, professores, comunidade, autoridades, governantes e o próprio adolescente. Dentre esses agentes, o lado afetivo possui grande importância.

Segundo Wallon (1989), a adolescência, ainda que associada à ampliação da capacidade de representar mentalmente o mundo, é um estágio do desenvolvimento humano marcado pelas funções afetivas. O sujeito se estrutura pelas funções afetivas, a partir da capacidade de mobilizar o outro, visando o suprimento de necessidades próprias. Enquanto a criança passa por um período de imitação dos adultos, o adolescente busca a auto-afirmação em oposição à norma destes. O mesmo pode ser concluído conforme a passagem sobre Jean Piaget:

Jean Piaget (1896-1890), em tempos mais recentes, referiu-se à adolescência como: uma idade metafísica, onde a inteligência alcança nível operatório abstrato e se diverte em encontrar enigmas a serem resolvidos. São utópicos, investigam possibilidades impensadas, aplicam-se a raciocínios hipotéticos, dedutivos, sobre as verdades sagradas, as normas familiares e os ensinamentos familiares. Enfim, reinventam o mundo (Sielski, 1999, p. 106).

O adolescente é um ser questionador, com pensamentos mais elaborados, opondo-se às normas existentes e afastando-se do meio familiar. Costuma unir-se a novos grupos para evidenciar sua intensa necessidade de auto-afirmação, sem levar em consideração as consequências que suas decisões acarretarão. Segundo Maçanero (2000), esta é a idade do poder, das decepções e do divertimento, que geralmente são condizentes diante das pressões dos grupos de amigos.

Direcionando-se para a discussão da tendência à oposição de normas, Aberastury (1981) afirma que a adolescência é um período conflituoso e que a sociedade reage, a esta época, de uma forma equivocada na imposição inadequada de limites. Embora estes sejam de fundamental importância ao adolescente, devem ser colocados de forma correta, caso contrário acarretarão prejuízos tanto para o adolescente como para a sociedade.

Segundo Zagury (2001), a falta de limites poderá conduzir os jovens à marginalização, à falta de responsabilidade social e de projeto de vida. É necessário que os pais readquiram a percepção de formar cidadãos, o que é fundamental para evitar a marginalização dos jovens. Sendo assim, tanto a imposição de limites exagerados quanto a liberdade excessiva podem ser nocivas ao desenvolvimento dos adolescentes.

Ainda sobre os agentes que fazem parte do processo de amadurecimento do adolescente, segundo Kalina (1983), a identidade adolescente é a que se caracteriza pela mudança de relação que o indivíduo tem com seus pais. Neste período, é característico o indivíduo se afastar dos pais, pois desta forma sente autonomia para se construir. Ele acredita que o modelo dado por seus pais para esta construção não é válido e cria uma identidade própria, pela qual se sente único e aceito. No entanto, para alguns pais, este período em que o adolescente se afasta se torna conflituoso, devido à falta de compreensão por parte destes. Geralmente, ao invés de darem apoio e liberdade dentro dos limites adequados, reprimem, aprisionam, sufocam o adolescente, destruindo e comprometendo aquilo que está em construção. Por este motivo, alguns jovens se iludem buscando refúgio e compreensão em caminhos desviantes, como as drogas, o crime, a marginalidade, a libertinagem.

A respeito desse processo de construção do indivíduo, Wallon (1989) afirma que o homem é o resultado de influências fisiológicas e sociais e assim sendo, no estudo do psiquismo não se pode desconsiderar nenhum dos dois aspectos do desenvolvimento humano e, as potencialidades psicológicas dependem especialmente do contexto sócio-cultural. Apenas o desenvolvimento do sistema nervoso não é suficiente para o pleno desenvolvimento das habilidades cognitivas. Desta forma, para que o adolescente corresponda às expectativas esperadas, é necessário que as suas estruturas físicas e sociais sejam adequadamente constituídas para proporcionar uma boa estrutura psíquica.

Ainda sobre essa interação com o meio social, Kalina (2001) afirma que, para o adolescente narcisista não existe a noção do outro, ele busca satisfação de seus interesses e desejos sem levar

em consideração as necessidades, segurança, integridade, sentimentos ou qualquer outra coisa que diga respeito ao outro. Para este adolescente, a noção do “não” não existe e esta é a essência da problemática no desvio de conduta ao dirigir. Os comportamentos expressam princípios e valores que a sociedade constrói e que cada pessoa toma para si e leva para o trânsito. Os valores, por sua vez, expressam os conflitos e as contradições entre a sociedade e entre os papéis que cada pessoa desempenha. O fato de ter um automóvel como status ou de correr mais do que a via permite, são valores presentes em parte da sociedade. Porém geralmente as pessoas mais jovens são as que possuem essa conduta, que são insustentáveis para as necessidades da vida coletiva, da saúde e do direito de todos.

Sobre a conduta do adolescente frente à sociedade, Faria (2002) afirma que vivemos num contexto sócio-político-cultural que alimenta nos indivíduos a competição e o individualismo, ficando de lado a cooperação e a ética. No trânsito é possível observar esta perda de cidadania e civilidade. Para muitos, o veículo é um objeto de ascensão econômica e conseqüentemente de poder, retendo o “ser humano” para segundo plano. É importante salientar que em favor de uma cultura capitalista e de poder, muitas vezes os anúncios publicitários incentivam a velocidade e o risco. Isso faz com que o trânsito aparente ser um ambiente onde é possível vislumbrar o individualismo, a impunidade e a falta de solidariedade. Sendo assim, para que um indivíduo conduza um veículo de maneira adequada, a aprendizagem vem de muito antes da sua primeira aula no Centro de Formação de Condutores, pois desde criança o indivíduo está inserido no trânsito e tende a aprender com as atitudes dos outros.

APRENDIZAGEM NA ADOLESCÊNCIA

Segundo Piaget (citado por Inhelder, 1976), é na adolescência que se aumenta a capacidade de adquirir e utilizar conhecimentos. O adolescente é aberto a uma síntese de vários fatores, possui capacidade para raciocinar, é mais hábil para assimilar fatos, enfim, o adolescente reflete sobre seu pensamento e constrói teorias.

De acordo com Pichon-Rivière (1988, p. 108), “*o processo de aprendizagem deve ser compreendido como um sistema de fechamento e abertura que funciona dialeticamente. Fecha-se em determinado momento, abrindo-se em seguida, para voltar a se fechar posteriormente*”. Já Paín (2009) afirma que o conhecimento adquirido vai além da importância do conteúdo aprendido, pois gera no sujeito sentimentos de segurança e capacidade, fazendo com que o adolescente se sinta bem a partir do momento que passa a dominar ou se apropriar deste conhecimento, fortalecendo assim seu ego.

No contexto do que é facilitador para a aprendizagem, Pichon-Rivière (1988) afirma que o nível de aprendizagem dependerá também do vínculo estabelecido entre a pessoa que repassa as informações e a que aprende. Este vínculo poderá ser positivo, proporcionando um maior nível de aprendizagem, ou negativo, fazendo com que haja, por parte do aluno, rejeição pelo que está aprendendo.

O ato de aprender a dirigir, muitas vezes está associado com a aquisição de liberdade, e se torna mais fácil nessa fase pela maior capacidade de execução, contudo o adolescente pode ser muito influenciado por todos que o cercam e a responsabilidade muitas vezes não é algo que sobressai nessa fase. Em relação à responsabilidade, o DENATRAN (2005, p. 13) faz a seguinte observação: “O

acidente não acontece por acaso, por obra do destino ou por azar. Na grande maioria dos acidentes, o fator humano está presente, ou seja, cabe aos condutores e aos pedestres uma boa dose de responsabilidade”.

Segundo Fonseca (1995), a aprendizagem é uma mudança no comportamento ou conduta que assume várias características e resulta de experiência. É uma resposta modificada, durável e estável que, se consolidada, é interiorizada no cérebro do indivíduo. Portanto, a aprendizagem é uma função de todo o cérebro, não existe uma área específica para isso.

Sendo assim, além do comprometimento daqueles que repassam o conhecimento, é necessário que o próprio indivíduo esteja comprometido com o processo de aprendizagem e também em seguir a legislação de trânsito vigente. Fonseca (1995) ressalta que, para aprender, é necessário estar interessado e motivado. A aprendizagem depende não só da interação desse indivíduo com o meio, ou seja, das condições econômicas, familiares, o grupo onde está inserido, mas também da condição interna do organismo.

A respeito da condição interna do organismo, Paín (1985) afirma que existem dois tipos de condições para que se dê a aprendizagem: as condições externas e internas. As externas definem o campo dos estímulos e as internas, o indivíduo. Ou seja, quanto maior for a necessidade do indivíduo para aprender, maior será a qualidade de aprendizado. Então, para que o adolescente obtenha sucesso na aprendizagem, não basta que o ambiente seja favorável, ele precisa estar também biologicamente preparado.

Possivelmente o adolescente, que pretende obter a CNH, está interessado em aprender a dirigir, absorvendo as instruções de maneira rápida. Contudo, nem sempre as coloca em prática no trânsito. Segundo Abreu (1989), o condutor do veículo deve aprender a ser defensivo no trânsito, de maneira a desenvolver a habilidade de observar e planejar suas atitudes enquanto motorista, sendo capaz de prever as ações de outras pessoas e também compensar seus próprios erros. Quando percebe algum perigo, dispõe de medidas para afastá-lo e ao mesmo tempo se manter atento e calmo ao volante, porque não o faz no limite de sua capacidade, nem de seu carro.

Pichon-Rivière (1988), em relação à capacidade de autocontrole, afirma que o indivíduo pode não avançar no conhecimento, nem na aprendizagem, por causa da ansiedade, pois a conduta se torna regressiva, obtendo apenas um equilíbrio neurótico. Além disso, segundo Visca (1987), a aprendizagem se dá em função de aspectos energéticos e estruturais. É necessário que se possua um “eu” suficiente forte, capaz de tolerar frustrações, uma vez que aprender, significa aceitar que não se sabe, o que produz um permanente impacto narcisista, ainda que ao mesmo tempo possa dar muita satisfação.

Com respeito à ansiedade para dirigir, Cantini et al. (2013) afirmam, que ela pode ser experimentada de diversas formas, desde um nível subclínico, em que o medo e a ansiedade são adaptativos, até intensidades mais severas, impossibilitando a pessoa de realizar tal comportamento. Em uma pesquisa sobre os erros ao dirigir, Taylor, Deane e Pood (2007) identificaram, que motoristas com sinais e sintomas de medo e ansiedade cometem mais erros na direção, do que motoristas sem essa dificuldade. Entre esses erros se destacam, por exemplo, o uso incorreto das faixas, correção de ações tomadas, alterando inadequadamente a velocidade do veículo ou efetuando de forma equivocada a troca de marchas com mais frequência.

Sendo assim, ao aprender a dirigir e até mesmo após esse momento, o adolescente deve ficar o menos ansioso possível, para controlar a situação e conduzir o veículo da melhor maneira. É necessário que ele seja capaz de tolerar as frustrações, tentando aplicar na prática o que aprendeu na teoria e em experiências anteriores. Ou seja, unir o melhor de sua aprendizagem com o melhor de seus aspectos culturais, sempre tendo em vista o prevailecimento do respeito no trânsito.

DISCUSSÃO

Rozestraten (2003, p.39) define a Psicologia do trânsito como:

Uma área da Psicologia que estuda, através de métodos científicos válidos, os comportamentos humanos no trânsito e os fatores e processos externos e internos, conscientes e inconscientes que os provocam ou os alteram. Em síntese é o estudo dos comportamentos – deslocamentos no trânsito e suas causas.

É papel do psicólogo, especialista em trânsito, atuar de forma a conscientizar, o pretendente à primeira CNH, sobre a responsabilidade que tem enquanto motorista, estando sempre atento de modo a prevenir possíveis erros de outros motoristas e até mesmo os próprios.

Vivemos em um contexto normatizado em todos os aspectos, seja na convivência com o outro, nas convenções sociais, no trânsito ou no local de trabalho. Geralmente, quando ocorre a quebra de alguma destas regras, o adolescente pode não saber como agir e é possível perceber, que é nestas regras e convenções, que deve ser buscada a segurança e bem estar na vida coletiva.

Mesmo sendo esta uma fase de tanta imprevisibilidade nas atitudes, os adolescentes a partir de 18 anos podem obter a CNH. Neste momento são exigidas habilidades e comportamentos de respeito às regras e à coletividade, contudo tais características nem sempre estão presentes nos adolescentes e nos grupos a que pertencem. A tarefa de dirigir um veículo pode promover o pensamento onipotente no condutor, refletindo na tomada de ação, antes mesmo de decidir qual a atitude a ser tomada. Esse comportamento pode ser mais frequente, quando o condutor está na adolescência ou na transição para idade adulta.

Quanto ao papel da aprendizagem, a adolescência é um período ricamente propício para a aquisição do conhecimento. Quando o ambiente é favorável, o adolescente pode aprender de diversas formas, não somente na escola, mas também na comunidade e nos novos grupos de que participa. Deve ser lembrado, que a aprendizagem para dirigir começa muito antes da obtenção da CNH e, por isso, é necessário investir cada vez mais na educação para o trânsito, de modo que esses adolescentes internalizem os comportamentos de cidadania, de maneira que os comportamentos típicos da adolescência não interfiram tanto em suas atitudes.

Nesse sentido, Rodrigues e Amodeo (1995) afirmam que a educação para o trânsito deveria ser incluída na educação pré-escolar e no ensino fundamental, de forma a desenvolver a ética, os direitos humanos e a convivência social. Hoffmann, Cruz e Alchieri (2003) consideram que a educação ético-

-social engloba a educação para o trânsito e ambas estão inseridas na educação social, da qual obtêm os fundamentos teóricos e metodológicos.

A educação para o trânsito não se limita a ensinar regras, sinalizações, mobilidade humana, mas também um conjunto de valores intrínsecos à existência da vida em sociedade, direitos e deveres do cidadão. Dessa forma, esse adolescente e futuro adulto deve ser responsável por seus atos, assumindo seus deveres e transmitindo estes conhecimentos para aqueles ao seu redor.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Dirigir é parte integrante da vida na sociedade contemporânea, facilitando a mobilidade e a independência das pessoas. Paralelamente a isso, a adolescência pode ser o início de uma jornada ou de um caminho de destruição, o que dependerá tanto de aspectos sociais, como dos individuais do adolescente. Essas situações são distintas, porém interligadas, visto que, aos 18 anos, o adolescente poderá optar por obter a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e, ao mesmo tempo, terá o compromisso de se responsabilizar por suas escolhas. Assim, deverá assumir qualquer intercorrência que suas decisões venham a acarretar, contudo ele nem sempre estará preparado para isto. A partir disso, percebe-se que é necessário investir mais na educação para o trânsito, de modo que os adolescentes internalizem os comportamentos de cidadania, de maneira que os comportamentos da adolescência não interfiram tanto no ato de dirigir.

A segurança no trânsito, de forma geral, está diretamente ligada ao comportamento do condutor, uma vez que ele é constituído por variáveis, como o humor, a estabilidade emocional, a irritabilidade e, até mesmo, pelas falhas de sinalização, defeitos dos veículos e distrações. O psicólogo especialista em trânsito pode auxiliar na conscientização do pretendente à primeira CNH quanto às responsabilidades que o mesmo terá enquanto motorista, assim fazendo com que o adolescente venha a adotar o respeito às normas.

REFERÊNCIAS

- Aberastury, A. & Knobel, M. (1981). *Adolescência normal: Um enfoque psicanalítico*. Porto Alegre: Artes Médicas.
- Abreu, W. (1989). *Direção defensiva integral: A segurança ao seu alcance*. (2ª ed. rev., atual. e ampl.). Rio de Janeiro: Interciência.
- Cantini, J.A., Ribeiro, L., Andrade, S.M.H.P., Pereira, V.M., Nardi, A.E., & Silva, A. C. (2013). Medo e evitação na direção de veículos: Características de motoristas que nunca dirigiram após obtenção da Carteira Nacional de Habilitação. *Jornal Brasileiro de Psiquiatria*, 62(2), 124-130.
- Brasil (1990). *Lei Nº 8.069, de 13 de Julho de 1990*. Dispõe sobre o Estatuto da Criança e do Adolescente e dá outras providências. Brasília: Presidência da República, Casa Civil.
- D'Andrea, F.F. (1994). *Desenvolvimento da personalidade*. (11ª ed). Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil.

- DENATRAN (2005). *Direção defensiva. Trânsito seguro é um direito de todos*. Disponível em: http://www.vias-seguras.com/documentacao/arquivos/denatran_manual_de_direcao_defensiva_maior_2005. Acesso em 15/11/14.
- Faria, E.O. (2002). *Bases para um programa de educação para o trânsito a partir do estudo da percepção de crianças e adolescentes*. Tese de Doutorado. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.
- Faria, E.O., & Braga, M.G.C. (2005). Avaliar programas educativos para o trânsito não é medir a redução de acidentes ou de exposição ao risco de acidentes. *XIX Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes*, Recife, 1000-1011.
- Ferreira, A.B.H. (2000). *Miniaurélio Século XXI: O minidicionário da língua portuguesa*. (4ª ed.). Rio de Janeiro: Nova Fronteira.
- Fonseca, V. (1995). *Introdução às dificuldades de aprendizagem*. (2ª ed.). Porto Alegre: Editora Artes Médicas.
- Hoffmann, M.H., Cruz, R.M., & Alchieri, J.C. (2003). *Comportamento humano no trânsito*. São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Horta, M.S., Mendes, R., & Oliveira, R.A. (2009). *Condução, risco e segurança: Introdução à Psicologia do tráfego*. Lisboa: Edições ISPA.
- Inhelder, B. (1976). *Da lógica da criança à lógica do adolescente: Ensaio sobre a construção das estruturas operatórias formais*. São Paulo: Editora Pioneira.
- Kalina, E. (1983). *Drogadição: Indivíduo, família e sociedade*. (3ª ed.) Rio de Janeiro: Editora Francisco Alves.
- Kalina, E. (2001). *Clínica e terapêutica de adições*. Porto Alegre: Artmed Editora.
- Maçanero, C. (2000). *Prevenção ao uso de drogas nas escolas*. Curitiba: Editora Via.
- Pain, S. (1985). *Diagnóstico e tratamento dos problemas de aprendizagem*. (4ª ed.) Porto Alegre: Editora Artes Médicas.
- Pain, S. (2009). *Subjetividade e objetividade: Relação entre desejo e conhecimento*. Petrópolis: Editora Vozes.
- Pichon-Rivière, E. (1988). *Teoria do vínculo*. (3ª ed.). São Paulo: Martins Fontes.
- Rodrigues, M.B.C. & Amodeo, M.C. (1995). *O espaço pedagógico na pré-escola*. (5ª ed.). Porto Alegre, RS: Mediação.
- Rozestraten, R.J.A. (2003). Ambiente, trânsito e Psicologia. In M. H. Hoffmann, R. M. Cruz, & J. C. Alchieri (Orgs.), *Comportamento humano no trânsito*. São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Sielski, F. (1999). *Filhos que usam drogas: Guia para os pais*. Curitiba: Editora Adrenalina.
- Silva, F.H.V.C., & Alchieri, J.C. (2010). Validade preditiva de instrumentos psicológicos usados na avaliação psicológica de condutores. *Psicologia: Teoria e Pesquisa*, 26, 695-706.
-

- Taylor, J.E., Deane, F.P., & Podd, J.V. (2007). Driving fear and driving skills: Comparison between fearful and control samples using standardized on-road assessment. *Behaviour Research and Therapy*, 45, 805-818.
- Visca, J. (1987). *Clínica psicopedagógica, epistemologia convergente*. Porto Alegre: Editora Artes Médicas Sul.
- Wallon, H. (1989). *As origens do pensamento na criança*. São Paulo: Editora Manole.
- Zagury, T. (2001). *Limites sem trauma*. (28ª ed.). Rio de Janeiro: Editora Record.

Recebido em 28/05/15

Revisto em 13/01/16

Aceito em 20/01/16

