



UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO ACADÊMICO DO AGRESTE
DEPARTAMENTO DE ECONOMIA
CURSO DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS

MARCELLE FLAVYA ROCHA DE SOUZA

**ECONOMIA DO BEM-ESTAR E SUAS IMPLICAÇÕES NO TRÂNSITO: Uma
análise baseada em caruaru**

CARUARU
2018

MARCELLE FLAVYA ROCHA DE SOUZA

**ECONOMIA DO BEM-ESTAR E SUAS IMPLICAÇÕES NO TRÂNSITO: Uma
análise baseada em caruaru**

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado ao Curso de Ciências
Econômicas da Universidade Federal de
Pernambuco, como requisito parcial para
a obtenção do título de bacharel em
Economia.

Área de concentração: Economia.

Orientador: Profº. Dr. André Luiz de Miranda Martins

CARUARU

2018

Catálogo na fonte:
Bibliotecária – Simone Xavier - CRB/4 - 1

S729e Souza, Marcelle Flavya Rocha de.
Economia do bem-estar e suas implicações no trânsito: uma análise baseada em Caruaru. / Marcelle Flavya Rocha de Souza. - 2018.
47 f. : 30 cm.

Orientador: André Luiz de Miranda Martins
Monografia (Trabalho de Conclusão de Curso) – Universidade Federal de Pernambuco, CAA, Economia, 2018.
Inclui Referências.

1. Trânsito. 2. Bem-estar (Economia). 3. Qualidade de vida. I. Martins, André Luiz de Miranda (Orientador). II. Título.

330 CDD (23. ed.) UFPE (CAA 2018-265)



Universidade Federal de Pernambuco
Centro Acadêmico do Agreste
Departamento de Economia

PARECER DA COMISSÃO EXAMINADORA DE DEFESA DA MONOGRAFIA EM
CIÊNCIAS ECONÔMICAS DE:

MARCELLE FLAVYA ROCHA DE SOUZA

A comissão examinadora composta pelos professores abaixo, sob a presidência do primeiro, considera a candidata **Marcelle Flavya Rocha de Souza. APROVADA.**

Caruaru-PE, 06 de dezembro de 2018.

Profº. Dr. André Martins de Miranda Martins (Orientador)
Universidade Federal de Pernambuco

Profº. Dr. Glaudionor Gomes Barbosa (Examinador Interno)
Universidade Federal de Pernambuco

Profº. MSc. Bruno Tadeu Lopes Siqueira de Moura (Examinador externo)
Universidade Federal da Paraíba

Dedico a mais essa conquista em minha vida primeiramente a Deus, pois sem ele, não teria forças para alcançar esse objetivo. Aos meus pais, Dulce Maria e José Silvino; que um dia sonharam e apoiaram e hoje compartilham este importante momento comigo. Aos meus irmãos Márcio, Márcia e Marlann que sempre me estimularam a continuar. Vocês fazem parte desta minha conquista. Obrigada!

AGRADECIMENTOS

Ao meu Deus, pela saúde e disposição em realizar este trabalho, porque sem ele não seria possível essa conquista tão importante na minha vida.

Aos meus Pais, que estão muito orgulhosos depois de tanta dificuldade ao longo do caminho que atravessei para poder chegar até aqui.

Aos meus irmãos e minhas sobrinhas. Agradeço também a Danilo e Gustavo pelo estímulo em continuar.

Aos grandes professores e mestres que me ensinaram tudo em economia sempre com muita ética e respeito e muita responsabilidade para que sejamos verdadeiros economistas.

Ao professor André Martins, por estar sempre empenhado em me orientar da melhor forma possível, para que tivesse êxito na conclusão desse trabalho.

Aos meus amigos acadêmicos (as) que me ajudaram nos momentos difíceis, em especial Mayra Amorim.

Aos meus amigos que de uma forma direta e indireta contribuíram para a concretização desta minha realização.

"Uma caminhada de mil quilômetros começa com o primeiro passo."

(Lao Tse)

RESUMO

Tema bastante abrangente, a economia do bem-estar pode estar presente em diversos estudos, que tentam investigar o quanto a qualidade de vida é importante na vivência de cada indivíduo. Dentro dessa vertente, as implicações decorrentes do trânsito geram conflitos que afetam o bem-estar, e diminuem o nível de qualidade de vida das pessoas. O presente trabalho, portanto, apresenta uma análise exploratória acerca do tema da economia do bem-estar e suas diferentes abordagens, e como ela pode ser usada para entender os problemas do trânsito. Como exemplo de trânsito intenso, tem-se a cidade de Caruaru, onde se localiza a Feira da Sulanca de relevância econômica e cultural, mas que gera problemas que afetam a mobilidade urbana por conta de sua grandiosidade. Pauta de preocupação para quem convive com sua realidade, soluções são buscadas para melhorar a mobilidade na cidade e comportar este grande comércio, além de introduzir a questão da economia ambiental e sua importância. Desde modo, a junção de um trânsito aliado à questão da qualidade de vida é de suma importância e benéfica a todos. Este presente trabalho, também servirá como base para pesquisas futuras acerca deste assunto.

Palavras-Chaves: Economia do bem-estar. Trânsito. Qualidade de vida.

ABSTRACT

A very broad theme, welfare economics may be present in several studies that try to investigate how quality of life is important in each individual's life experience. Within this aspect, the implications of traffic generate conflicts that affect well-being and decrease the quality of people's lives. This work, presents an exploratory analysis on the theme of welfare economics and its different approaches, and how it can be used to understand the problems of traffic. As an example of intense traffic, there is the city of Caruaru, where the Sulanca Fair, of economic and cultural relevance, is located, but which generates problems that affect urban mobility due to its grandeur. A matter of concern for those who live with their reality, solutions are sought to improve mobility in the city and to accommodate this great trade, in addition to introducing the issue of environmental economics and its importance. Thus, the joining of a traffic allied to the issue of quality of life is of paramount importance and beneficial to all. This work will also serve as a basis for future research on this subject.

Keywords: Economics of well-being. Traffic. Quality of life.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

DESTRA	Defesa Social de Transito e Transportes
DPVAT	Seguro de danos pessoais causados por veículos automotores de danos terrestres
FUNDAC	Fundação da Criança e do Adolescente
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDH	Índice De Desenvolvimento Humano
IPCC	Painel Intergovernamental de Mudanças Climáticas
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
KIDSCREEN	Screening for and Promotion of Health Related Quality of Life in Children and Adolescents
NHP	Nottingham Health Profile
OMS	Organização Mundial de Saúde
ONG.	Organização Não Governamental
ONU	Organização das Nações Unidas
PEDSQL	Pediatric Quality of Life Inventory
PIB	Produto Interno Bruto
PNDU	Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
QV.	Qualidade De Vida
SF	Short Form Health Survey
WHOQOL	World Health Organization Quality of Life
YAQOL	Young Adult Quality of Life

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	11
2	QUALIDADE DE VIDA: DEFINIÇÃO E LITERATURA.....	13
2.1	COMO ANALISAR QUALIDADE DE VIDA.....	16
2.2	QUALIDADE DE VIDA PARA A ECONOMIA.....	19
2.3	QUALIDADE DE VIDA E MEIO AMBIENTE.....	24
3	EXTERNALIDADES NO TRÂNSITO.....	29
3.1	IMPACTOS NEGATIVOS A PARTIR DE CONGESTIONAMENTOS ..	30
3.2	EFEITOS DOS GASES TRANSMITIDOS PELOS TRANSPORTES....	32
3.3	ACIDENTES DE TRÂNSITO.....	34
4	CARUARU E A FEIRA DA SULANCA	36
4.1	O TRÂNSITO DE CARUARU E A FEIRA DA SULANCA.....	37
4.2	PROJETOS PARA MELHORAR A MOBILIDADE EM CARUARU.....	38
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	40
	REFERÊNCIAS	41

1 INTRODUÇÃO

A economia do bem-estar é uma vertente importante da teoria econômica. Busca analisar a qualidade de vida dos indivíduos considerando suas visões de mundo, e o seu grau de satisfação com sua própria realidade, estuda também como maximizar a felicidade. Além da noção de que as vivências e os indivíduos são diferentes, o que impede que todos estejam em um patamar de equilíbrio.

É um tema complexo e bastante discutido em diferentes áreas de estudo, onde cada uma, em sua própria particularidade, tenta definir o que seria qualidade de vida e qual sua importância. Devido a tanta investigação, existem várias abordagens associadas a áreas de estudo diferentes em que economia do bem-estar pode estar inserida, tudo isso, amplia o campo de pesquisa e ajuda a compreender melhor um tema tão complexo e difícil de mensurar. Ainda assim, alguns autores já se prontificaram a tentar quantificar a qualidade de vida, padronizando um grupo de indivíduos e analisando como fatores internos e externos, podem modificar o seu modo de ver e viver cada realidade.

De forma geral a qualidade de vida pode englobar fatores como saúde, educação e a relação do indivíduo com o planeta terra, etc. Dentro deste cenário ambiental, a relação é de interdependência e de causa e efeito. Vive-se e depende-se do que a natureza tem a oferecer, e foi assim que o mundo pôde se desenvolver e crescer. Entretanto, o uso inconsciente dos recursos escassos do planeta terra provocou uma série de problemas ambientais. As alterações, em especial do clima por conta da poluição, sobretudo de automóveis, chamaram a atenção do mundo que se propôs a buscar soluções para amenizar os problemas, afim de não deixar desamparadas as gerações futuras.

Os automóveis são de grande valia para o mundo contemporâneo por melhorar a mobilidade urbana. Entretanto, o crescimento das grandes cidades, juntamente com a falta de infraestrutura e planejamento das grandes vias, geram conflitos que afetam a qualidade de vida dos indivíduos. São vários os problemas que podem ser analisados em decorrência do trânsito e que prejudicam o bem-estar das pessoas, como acidentes, stress pelo o tempo despendido no trânsito, que não funciona com fluidez e se transforma em congestionamentos.

Diante da aplicação da economia do bem-estar, dentro dos problemas relacionados ao trânsito, pode-se ter como exemplo a cidade de Caruaru no agreste pernambucano, que é referência em crescimento econômico, sobretudo pela Feira da Sulanca. Entretanto, a mesma causa problemas referentes à mobilidade e afeta a qualidade de vida das pessoas que convivem com sua realidade. O problema da falta de infraestrutura que não comportou o seu crescimento, é pauta há muitos anos, pela Prefeitura de Caruaru, que busca trazer mais conforto para aqueles que estão inseridos naquela realidade.

Este trabalho, portanto, orientar-se-á no sentido de apresentar uma análise exploratória acerca do tema da economia do bem-estar, e como diferentes abordagens podem ser analisadas a partir dessa vertente, em especial a dos problemas decorrentes do trânsito, apontando para uma aplicação na cidade de Caruaru.

Este documento está organizado da seguinte forma: Na seção 2 se apresenta as definições acerca da qualidade de vida presentes na literatura e sua importância nas áreas em que é estudada; no subtópico 2.1 são apresentados índices feitos para mensurar qualidade de vida; em 2.2, a importância da qualidade de vida e como ela é apresentada perante a teoria econômica; na subseção 2.3, insere a qualidade de vida na vertente ambiental, ligada a teoria econômica; a seção 3 apresenta o conceito de externalidades que o trânsito pode causar e como afetam a qualidade de vida; no subtópico 3.1, tem-se os impactos decorrentes dos congestionamentos; em 3.2, são apresentados os efeitos dos gases transmitidos pelos transportes; na subseção 3.3, tem-se uma apresentação dos acidentes de trânsito; na seção 4 é apresentada a cidade de Caruaru e a Feira da Sulanca, que tem papel fundamental nos problemas de trânsito da cidade; no subtópico 4.1, mostra os problemas e consequências da Feira da Sulanca perante o trânsito; em 4.2 têm-se alguns projetos que foram apresentados pela Prefeitura de Caruaru a fim de melhorar a mobilidade da cidade e aumentar a qualidade de vida da população. Encerra-se em considerações finais.

2 QUALIDADE DE VIDA: DEFINIÇÃO E LITERATURA

A qualidade de vida é um conceito abrangente que compreende diversos aspectos, entre eles saúde, relações sociais no trabalho, na escola, em casa, relação com o meio ambiente, nível de independência e aspectos psicológicos. Embora esses sejam as diretrizes mais comuns relacionados ao conceito de qualidade de vida, deve-se atentar também que essa definição pode mudar dependendo das diferentes áreas de estudo e investigação em que ela seja colocada.

Sua definição pode-se dar por fatores isolados que se aproximem de um conceito geral como apresentados acima ou em conceitos separados. Segundo MICHALOS, ZUMBO & HUBLEY, 2000; SCHMIDT, POWER, BULLINGER & NOSIKOV, 2005, o conceito de qualidade de vida está relacionado à saúde. Para BUSS (2000), condições de vida; felicidade e satisfação pessoal (RENEWICK & BROWN, 1996). Dentre vários conceitos apresentados por diferentes autores, pode-se notar que para definir qualidade de vida analisa-se desde a renda até a satisfação com alguns aspectos da vida.

Foi definido pela Organização Mundial de Saúde (OMS) em 1998, como as percepções individuais sobre sua posição de vida no contexto dos sistemas de cultura e de valores em que vivem, e em relação às suas metas, expectativas, padrões e preocupações. É um conceito abrangente, que incorpora de uma forma complexa, a saúde física, o estado psicológico, o nível de dependência, as relações sociais, as crenças pessoais e o relacionamento com características que se destacam no ambiente.

Segundo GORDIA et al (2011) A qualidade de vida (QV) é um construto com característica multidimensional, individual, subjetiva, multidisciplinar e intersetorial. Desta forma, evidencia-se o quanto este construto é complexo tornando difícil sua conceituação e avaliação.

Para WHOQOL (1994) “É considerada como a percepção do indivíduo de sua posição na vida no contexto da cultura e sistema de valores nos quais vive e em relação aos seus objetivos, expectativas, padrões e preocupações”. É uma questão ética para (SANTIN, 2002). Deve ser, primordialmente, analisada a partir da percepção individual de cada um (GILL & FEISNTEIN, 1994).

Pelo o que é abordado em DANTAS, SAWADA e MALERBO (2003) e SEILD e ZANONN (1994) a qualidade de vida apresenta-se como uma temática de difícil compreensão e necessita de certas delimitações que possibilitem sua operacionalização em análises científicas.

Segundo MINAYO, M. C. S. et al “Na abertura do 2º Congresso de Epidemiologia, Rufino Netto (1992) assim se refere: Vou considerar como qualidade de vida boa ou excelente aquela que ofereça um mínimo de condições para que os indivíduos nela inseridos possam desenvolver o máximo de suas potencialidades, sejam estas: viver, sentir ou amar, trabalhar, produzindo bens e serviços, fazendo ciência ou artes. Falta o esforço de fazer da noção um conceito e torná-lo operativo.”

Por ser um tema tão subjetivo, existem diferentes metodologias para tratar desse assunto um tanto complexo. De certa forma, cada área que estuda o termo qualidade de vida ajuda a definir o conceito. Muitos estudos descrevem apenas os termos mais conhecidos e associam características como saúde, escolaridade e meio ambiente como qualidade de vida, dependendo assim de fatores mais vagos. Porém, o termo pode também estar relacionado ao que cada ser humano define como qualidade em sua vida. Tudo isso prova o quão complexo o termo pode ser.

Nota-se também o quanto esse tema passou a ser discutido ao longo dos anos e foi tema de vários trabalhos e pesquisas. Os diferentes estudos feitos em torno do mesmo puderam aumentar o conhecimento em relação à definição da qualidade de vida, mas sempre com suas particularidades de acordo com cada área em que ela é estudada.

Neste contexto, mesmo com o grande avanço de conhecimento da área nos últimos anos, não é surpreendente que atualmente não haja um consenso a respeito de uma definição totalmente estabelecida de QV. Entretanto, ainda que haja divergências, parece ser aceito pelas diferentes concepções a existência de três aspectos fundamentais: 1) a existência de aspectos objetivos e subjetivos; 2) construto multidimensional; 3) presença de dimensões positivas e negativas. (GORDIA et al 2011)

De acordo com AMARTYA SEN (apud HERCULANO, 2000, p. 09) a definição de qualidade de vida advém de dois conceitos: capacitação, representando as possíveis combinações de coisas que uma pessoa está apta a fazer ou ser, e funcionalidades, que representa partes do estado de uma pessoa, as várias coisas que ela faz ou é.

Em linhas gerais, qualidade de vida é associada a um termo bom e proveitoso que se tem na vida. Quase nunca algo negativo. O termo começou a ganhar fama na década de 60 quando os políticos começaram a usar de plataforma

política, onde buscavam o apoio da população através da promessa de êxito na abordagem econômica. Além disso, os discursos da época abordavam o compromisso da sociedade em assegurar às pessoas, estruturas sociais mínimas que lhes permitissem perseguir sua felicidade. (DAY & JANKEY, 1996). Para saber com certa aproximação qual o objetivo da população em uma vida de qualidade, muitas pesquisas foram feitas usando de indicadores sociais e econômicos.

Além dos indicadores mais comuns, que são usados até hoje em pesquisas sobre qualidade de vida, deve-se considerar aspectos psicológicos. A percepção do próprio indivíduo, é muito importante para avaliar como ele se sente em relação ao meio externo. A relação entre o que o indivíduo tem no momento e o que ele almeja ter no futuro, como também a comparação de como está a sua vida atualmente e como ela foi planejada no passado.

Um dos conceitos mais relacionados ao termo qualidade de vida é a saúde. Para BUSS (2000), as duas definições tem suas particularidades. E a saúde é determinante para se ter qualidade de vida, assim como vários outros determinantes são importantes para se ter saúde. Para se alcançar saúde de qualidade, os outros determinantes devem os mais amplos possíveis no sentido de serem completos o bastante para se ter saúde de qualidade. Para isso, requiere-se força conjunta do governo e da população para alcançar tal objetivo.

A qualidade de vida não só depende de conceitos básicos como saúde, educação, aspectos psicológicos, mas também da necessidade de status relacionada ao que a sociedade espera do indivíduo. A necessidade que se tem em mostrar que está bem, usufruindo de boa saúde, de um trabalho que lhe permite fazer viagens e ter lazer, de ter um relacionamento e realização pessoal, está estreitamente relacionada ao aspecto psicológico que relaciona o indivíduo ao meio externo. A satisfação de vida é vista como o componente cognitivo que complementa a felicidade, dimensão afetiva do funcionamento positivo (RYFF E KEYES, 1995).

Como foi mostrado em NUSSBAUM & SEM (1993), no Sistema de Bem-Estar da Escandinávia existem princípios para seus indicadores sociais, baseados em 03 verbos considerados básicos à vida humana – ter, amar, ser:

-Ter, refere-se às condições materiais necessárias a uma sobrevivência livre da miséria: recursos econômicos (medidos por renda e riqueza); condições de habitação (medidas pelo espaço disponível e conforto doméstico); emprego (medido

pela ausência de desemprego); condições físicas de trabalho (avaliado pelos ruídos e temperaturas nos postos de trabalho, rotina física, stress); saúde (sintomas de dores e doenças, acessibilidade de atendimento médico; educação (medida por anos de escolaridade).

-Amar diz respeito à necessidade de se relacionar a outras pessoas e formar identidades sociais: união e contatos com a comunidade local; ligação com a família nuclear e parentes; padrões ativos de amizade; união e contatos com companheiros em associações e organizações; relações com companheiros de trabalho.

- Ser refere-se à necessidade de integração com a sociedade e de harmonização com a natureza, a serem mensuradas com base nos seguintes princípios: em que medida uma pessoa participa nas decisões e atividades coletivas que influenciam sua vida; atividades políticas; oportunidades de tempo de lazer; oportunidades para uma vida profissional significativa; oportunidade de estar em contato com a natureza, em atividades lúdicas ou contemplativas.

É imprescindível notar também o quanto esse conceito mudou ao longo da história, visto que ao longo dos anos os parâmetros em sociedade mudaram, como também culturalmente, onde cada parte do mundo tem seus costumes que afetam o modo como cada indivíduo nativo pensa. Sendo assim, esse conceito está sempre se renovando a partir dos avanços na sociedade. São aspectos, socioculturais, ambientais, psicológicos e históricos que contribuem para o desenvolvimento do conceito.

Segundo TANI (2002), pela complexidade do conceito a ser definido, é importante notar como o termo qualidade de vida passou a correr o risco de ficar banalizado seja pelo o uso ambíguo, seja pelo o oportunismo de alguns políticos ao se beneficiar do termo em campanhas políticas para conseguir votos dos eleitores. O conceito fica depreciado por conta das estatísticas irreais que os políticos usam.

2.1 COMO ANALISAR QUALIDADE DE VIDA

Sobre as formas de se analisar qualidade de vida, umas das mais comuns é pelo o IDH (Índice de Desenvolvimento Humano), principalmente para grandes populações. Como exemplo, no caso do Brasil para o ano de 2018, o país segue

estagnado na 79ª posição do ranking mundial, de acordo com o que foi mensurado pelo PNDU (Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento) e divulgado pelos portais G1 e BBC News Brasil. Apesar da educação e saúde terem uma presente melhora, a renda per capita caiu e demonstrou ainda a desigualdade de renda presente, principalmente entre homens e mulheres, sendo o país mais desigual do continente americano. A questão do desemprego também é preocupante com relação aos jovens que não trabalham, mas também não estudam o que não deixa de afetar a educação negativamente. O que coloca o Brasil em “médio” desenvolvimento.

O IDH é atualizado anualmente desde 1990, classifica 162 países de acordo com um indicador composto que inclui a esperança de vida, escolarização e alfabetização de adultos, e o rendimento per capita. Desta forma, o IDH é considerado um indicador sintético de QV que, de forma simplificada, soma e divide por três os níveis de renda, saúde e educação de determinada população. A renda é avaliada pelo PIB real per capita; a saúde, pela esperança de vida ao nascer e a educação, pela taxa de alfabetização de adultos e taxas de matrículas nos níveis primário, secundário e terciário combinados. Renda, educação e saúde seriam atributos com igual importância como expressão das capacidades humanas. (MINAYO; HARTZ; BUSS, 2000)

Sobre a necessidade de se avaliar qualidade de vida, de acordo com objetivos de estudos e suas diferentes abordagens, com o objetivo de padronizar e comparar diferentes culturas têm-se alguns instrumentos.

O Medical Outcomes Study Questionnaire 36-Item Short Form Health Survey (SF-36) para avaliação da qualidade de vida relacionada à saúde. Esse instrumento foi criado por Ware e Sherbourne, e no Brasil foi traduzido por CICONELLI, FERRAZ, SANTOS, MEINÃO e QUARESMA (1999). São 36 itens que compõem 8 dimensões de qualidade de vida, como dor, saúde mental, vitalidade, estado geral de saúde, capacidade funcional, limitação por aspectos físicos, aspectos sociais, aspectos emocionais.

O WHOQOL foi criado para a avaliação de qualidade de vida e desenvolvido pelo grupo World Health Organization Quality of Life. No Brasil foi traduzido pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Existem duas versões. WHOQOL-100 FLECK et al. (1999) abrange seis domínios: relações sociais, físicos, nível de independência, ambiente, psicológico e aspectos de crenças pessoais/religião/espirituais.

Tem-se também “WHOQOL Bref” FLECK, LOUZADA, XAVIER, CHACHAMOVICH, VIEIRA, SANTOS e PINZON (2000), que considera quatro domínios (relações sociais, físico, meio ambiente, e psicológico).

Tem-se também o questionário Nottingham Health Profile (NHP), trazido por FLETCHER; DICKINSON; PHILP (1992). Desenvolvido para avaliar a qualidade de vida, aborda questões como reações emocionais, sono, mobilidade física, isolamento social, energia e dor. E tem 39 perguntas a serem respondidas.

MULHERN E COLS (1989) propõem as seguintes características como essenciais a um instrumento de avaliação de qualidade de vida: (1) incluir a abordagem da função física, desempenho escolar e ocupacional, ajustamento social e autossatisfação; (2) ter sensibilidade para detectar os problemas funcionais mais comuns de crianças com câncer (e aqui podemos acrescentar “e outras doenças crônicas”); (3) ser confiável e válido para o grupo de pacientes em que será utilizado; (4) ser breve, simples, fácil de administrar e computar, e reprodutível; (5) valer-se de informação de cuidadores familiares ao trato com a criança; (6) ser corrigido para a idade, sob normas populacionais; (7) estar adequado para detectar desempenho acima da média; (8) permitir estimativa confiável do funcionamento pré-mórbido; (9) permitir à criança capaz de entender o conceito de qualidade de vida ou seus componentes a oportunidade de fornecer sua autoavaliação. Entretanto, mesmo assim é difícil um único método abranger todos esses componentes.

O projeto Screening for and Promotion of Health Related Quality of Life in Children and Adolescents (KIDSCREEN) foi desenvolvido para mensuração de qualidade de vida para o público alvo de crianças e adolescentes europeus de 8 a 18 anos. Segundo AYMERICH et al., (2005), projeto começou a ser desenvolvido no ano de 2011 e apresenta três fases: 1- desenvolvimento do instrumento; 2- administração do questionário em amostras representativas dos 13 países participantes do projeto; 3- implementação do instrumento em diferentes contextos sanitários e sócio-sanitários.

Segundo CHEN et al (2006) tendo como público alvo, jovens adultos, foi desenvolvido o Young Adult Quality of Life (YAQOL), que avalia a qualidade de vida nos seguintes aspectos como saúde, contexto ambiental, funcionalidades, bem-estar psicológico e relacionamentos sociais. Em especial, esse termo de avaliação dá ênfase á objetivos de vida e papel e contexto residencial.

Para avaliação de crianças têm-se o Pediatric Quality of Life Inventory™ Versão 4.0 (PedsqI™ 4.0). Nesse tipo de avaliação é levado em consideração as opiniões de pais e crianças a partir de cinco anos de idade. A partir disso é avaliado os últimos 30 dias vividos em uma contagem de 0 a 100, sendo o maior número a avaliação da qualidade de vida. (VARNI; SEID; RODE, 1999; VARNI et al., 2003).

Pesquisadores brasileiros também deram sua contribuição acerca do estudo e avaliação da qualidade de vida. LIPP E ROCHA (1996), elaboraram um questionário composto por 10 perguntas que se referem as esferas profissional, afetiva, saúde e social. Em especial, a esfera sobre saúde recebe uma importância a mais, contanto com 15 perguntas.

2.2 QUALIDADE DE VIDA PARA A ECONOMIA

Segundo GIACOMONI (2004), a qualidade de vida é avaliada pela economia através da quantidade de bens, mercadorias e serviços produzidos pelas comunidades. A ciência social deu sua contribuição adicionando indicadores sociais à definição econômica como: baixas taxas de crime, expectativa de vida, respeito pelos direitos humanos e distribuição equitativa dos recursos.

Para VAN PRAAG & FRIJTERS (1999), inicialmente, para a economia, a qualidade de vida tem como sinônimo o bem-estar, é associada ao bem-estar material. O próprio rendimento da comunidade. O bem-estar material seria a própria contribuição dos bens e serviços que o dinheiro pode comprar para o seu bem-estar.

Como mostrado em NOVO (2003), a partir dos anos 60, a definição passou de um patamar econômico para um viés global, o que passou a valorizar outras dimensões da vida dos indivíduos.

A denominação do bem-estar como sinônimo de qualidade de vida é que enfatiza fatores conhecidos como saúde, relações sociais, satisfação pessoal, entre outros aspectos. Bem-estar pode se referir ainda, a satisfação que o indivíduo sente em relação a bens e serviços que consome ou utiliza. A satisfação pode ser chamada ainda de utilidade. Quando se há insatisfação pode ser chamado de “desutilidade”.

Jeremy Bentham (1748- 1832) e John Stuart Mill (1806-1873) foram os responsáveis por uma doutrina chamada de Utilitarismo que consiste em analisar a ética e a moral que está presente nas ações e se as mesmas levam ao bem-estar social. Essa doutrina, em específico se concentra na felicidade geral, e não apenas a de um indivíduo em particular, além de focar apenas nas consequências das ações sem levar muito em conta os intuítos por trás delas. Dentre princípios principais têm-se o do princípio do bem-estar que deve ser maximizado da melhor forma possível.

Além do consequencialíssimo e da concepção de bem-estar implicados no princípio da utilidade quando interpretado segundo a perspectiva da ética normativa, considera-se também como pertencentes àquele conjunto de “laços de família” outras três noções. A primeira é a de que a concepção de bem-estar individual defendida pelo utilitarismo possui uma propriedade agregativa que dá sentido à ideia abstrata de bem-estar geral que, nesse caso, é concebido como o agregado ou o somatório do bem-estar de todos os afetados ou concernidos. A segunda noção é a de que estando a ação moralmente boa relacionada com a promoção do bem-estar das pessoas, então os agentes devem orientar-se para a maximização desse bem-estar ou, pelo menos, não há razões para que não o façam. Essa ideia de maximização parece estar associada a um princípio de racionalidade prática que nos diz que, se algo é bom, então parece irracional optarmos por um curso de ação que o promova menos diante de outra alternativa que o promova mais. (LYONS, 1990)

Segundo o próprio Bentham afirmou em 1774,

O princípio da utilidade é o que aprova ou desaprova toda ação qualquer que seja de acordo com a tendência que ela parece ter a aumentar ou diminuir a felicidade da parte cujo interesse está em questão, ou, que é a mesma coisa em outras palavras, a tendência a promover ou opor-se a tal felicidade. Digo de toda ação, qualquer que seja, e, portanto, não apenas toda ação de um indivíduo privado, mas também toda medida de governo. (BENTHAM, 1774, p.10)

O autor segue defendendo que o Utilitarismo está fundamentado no princípio do domínio da dor e do prazer que estão presentes na natureza humana. E isso delimita o que é certo e errado e o que determina causa e efeito.

O princípio da utilidade reconhece esta sujeição e a coloca como fundamento desse sistema, cujo objetivo consiste em construir o edifício da felicidade através da razão e da lei. Os sistemas que tentam questionar este princípio são meras palavras e não uma atitude razoável, capricho e não razão, obscuridade e não luz. (BENTHAM, 1774, p.9)

Para Bentham, o interesse comum é a soma dos interesses individuais, onde quanto maior a soma, maior a felicidade da comunidade. Ou seja, deve-se

contemplar o todo e o seu bem-estar, e deve-se compreender que a felicidade e o sucesso de um indivíduo pode ser o desastre do outro. É importante medir a quantidade de prazer e dor de forma consciente para tomar uma melhor decisão no governo.

O princípio que estabelece a maior felicidade de todos aqueles cujo interesse está em jogo, como sendo a justa e adequada finalidade da ação humana, e até a única finalidade justa, adequada e universalmente desejável; da ação humana, digo, em qualquer situação ou estado de vida, sobretudo na condição de um funcionário ou grupo de funcionários que exercem os poderes de governo. (BENTHAM, 1974, p.9)

John Stuart Mill também foi um dos percussores do utilitarismo, para ele sociedade e indivíduo tem um vínculo de interdependência e a questão da felicidade tem como objetivo o prazer. Tendo a felicidade como um fim desejável, busca-se a satisfação, o bem-estar relacionado ao cultivo mental e autodesenvolvimento.

A utilidade ou o princípio da maior felicidade como a fundação da moral sustenta que as ações são corretas na medida em que tendem a promover a felicidade e erradas conforme tendem a produzir o contrário da felicidade. Por felicidade se entende prazer e ausência de dor; por infelicidade, dor e privação de prazer [...] o prazer e a imunidade à dor são as únicas coisas desejáveis como fins, e que todas as coisas desejáveis [...] são desejáveis quer pelo prazer inerente a elas mesmas, quer como meios para alcançar o prazer e evitar a dor. (MILL, 2000, p.187)

Segundo SALLES E GARCIA (2010), há algumas distinções também dentro da doutrina do utilitarismo. Em relação à felicidade, um hedonista vai relacionar a felicidade com prazer e ausência de dor. Um utilitarista dos interesses identificará a felicidade com satisfação dos nossos interesses. Um perfeccionista identificará a felicidade com a posse de um conjunto de características que nos tornam melhores ou mais perfeitos. E uma concepção objetiva identificará a felicidade com uma pluralidade de bens, que podem incluir prazer, desenvolvimento das nossas faculdades, etc.

Segundo SMART (1956) estudiosos do Utilitarismo tem diferentes formas de calcular a felicidade. O utilitarismo de ação calcula antes de cada ação se ela irá promover felicidade. Na Utilidade das regras o cálculo deve se basear em regras gerais na sociedade como não matar e não roubar. Para estudiosos do Utilitarismo dos dois níveis, o cálculo é baseado na aplicação para as ações, tanto para as regras, ou seja, se é possível calcular antes de uma ação particular deve fazê-lo, entretanto se não há tempo nem condições é mais sensato seguir a regra.

De acordo com LYONS (1982), os utilitaristas podem dividir-se em utilitaristas negativos, que alega que o que deve-se fazer não é promover a felicidade, mas evitar e prevenir o contrário dela. Já os utilitaristas positivos são taxativos em dizer que deve-se ter a obrigação moral de promover a felicidade.

Uma teoria que se opôs aos pensamentos utilitaristas foi a teoria Rawlsiana. Seu autor John Rawls (1921-2002) formulou a Teoria da Justiça como equidade com o objetivo de refutar a teoria utilitarista. A teoria utilitarista prega que o bem, que aqui pode ser também a felicidade, é definido independente do justo. RAWLS (1971), relacionou o justo e o bom: “Parece, então, que a maneira mais simples de interligá-las é adotada pelas teorias teleológicas: define-se o bem independentemente do justo e, então, define-se o justo como aquilo que eleva o bem ao máximo.”

Rawls interpreta que neste método utilitarista teria que se aceitar qualquer direito violável em nome da maximização da felicidade ou do bem. Visto isso, seria aceitável torturar um membro de uma determinada comunidade em vista que o outro tenha integridade física. O saldo final seria apenas a maximização da felicidade. Deste modo também não importa a distribuição da felicidade dentro da sociedade, desde que ela seja a maior possível. O que no final das contas deixa prejudicada as minorias da população afetando seu bem-estar.

A questão da qualidade de vida pôde ser relacionada a alguns vieses da teoria econômica. Como por exemplo, externalidades. Segundo PINDYCK (2010), as externalidades podem ser definidas com uma ação de certo indivíduo que afeta o outro, e que podem gerar prejuízo ou lucro. Elas podem ser classificadas em positivas ou negativas. As chamadas positivas ocorrem quando as ações de certo indivíduo acabam por beneficiar a outra parte. As negativas decorrem de ações que prejudicam outras pessoas, ou seja, sua qualidade de vida. O comum entre os dois tipos de externalidades é que ao realizar as ações, a parte em questão não tem a intenção de prejudicar ou beneficiar o outro. Entende-se que são impactos ocorridos de maneira indesejável ocasionando vários problemas para a população e o meio ambiente como um todo, afetando a vida das pessoas e o que está ao seu redor, impondo um custo sobre terceiros.

As externalidades também podem ser entendida como ineficiência de mercado. Elas acontecem quando o preço de uma mercadoria não reflete seu valor social, assim as empresas podem acabar produzindo em maior ou menor quantidade causando a ineficiência.

As externalidades possuem vários exemplos e uma das vertentes mais importantes é a ambiental. Um dos maiores exemplos sobre externalidades negativas é a poluição, sobretudo de automóveis. Como fica explicado em VARIAN:

A atividade de um consumidor ao dirigir um automóvel diminuirá a qualidade do ar que respiramos. Parece improvável que um mercado livre e sem regulamentações gere a quantidade ótima de poluição; é mais provável que, se o consumidor não suportar nenhum custo de gerar poluição, produza-se poluição em excesso. (VARIAN,2012, p 699)

A relação de externalidade pode ser vista juntamente com a teoria do ótimo de Pareto. Segundo VILFREDO PARETO (1971): “O ótimo é aquele em que a produção e a distribuição não podem ser reorganizadas de modo a aumentar a utilidade de um ou mais indivíduos sem diminuir de outros.” Nesta situação, é muito improvável satisfazer as duas partes de um mesmo problema, um sempre sairá com a utilidade mais baixa que o outro.

Se acaso alguém sai prejudicado, para PARETO não há equilíbrio. Sendo assim, uma posição econômica é ótima, de acordo com o autor, quando não for possível melhorar a situação, ou seja, a utilidade de um agente econômico, sem degradar a posição ou utilidade de outro. As três condições que necessitam ser preenchidas para que uma economia possa ser considerada Pareto são: eficiência nas trocas; eficiência na produção; e, eficiência no mix de produtos.

Uma vertente imprescindível na economia é a economia de bem-estar. Essa dimensão da economia está interligada com o equilíbrio geral apesar de haver ressalvas. O equilíbrio geral já assegura o bem-estar, apesar de ter que seguir as restrições de Pareto, onde sempre uma das partes sai em desvantagem e não tem sua necessidade atendida.

A economia do bem-estar engloba temas importantes como a distribuição de renda, o crescimento econômico, a redistribuição de renda, desemprego, inflação. É um tema complexo por nunca chegar ao equilíbrio geral da teoria econômica, por sempre melhorar a posição de um grupo em detrimento de outro menos afortunado. Embora também seja um tema que deve ser englobado por governantes a fim de atingi-lo da melhor forma possível dentre as limitações do mundo globalizado.

Segundo BAUMOL (1972), Os teoremas da economia do bem-estar, são os seguintes:

I - “No mundo da concorrência perfeita a tarifa deve resultar na grande alocação de recursos, e na redução no bem-estar social líquido quando todas as nações afetadas são consideradas juntas;

II - De qualquer maneira, é necessário restringir o uso de um número de produtos, é melhor fazer assim, pelo significado do sistema de ponto racional, em que para cada consumidor, é designado um igual número de pontos para ser usado por sua preferência. Este é melhor que o mais usual método de designação de um montante de cada bem para cada consumidor;

III - Se o governo decide obter algum montante de dinheiro pelo significado da tributação, é melhor que assim faça pela tributação sobre a renda, do que a tributação sobre o consumo, ou venda”.

Ainda é importante frisar o quanto é difícil atender as necessidades de cada indivíduo, e assim conseguir o equilíbrio geral da teoria econômica. Isso acontece, pois cada indivíduo tem uma forma de pensar, foi criado de uma maneira diferente levando em conta sua cultura e suas oportunidades. Assim, quando há imperfeição, como por exemplo externalidades, fica mais difícil atingir o bem-estar.

2.3 QUALIDADE DE VIDA E MEIO AMBIENTE

Um dos principais pilares em questão de qualidade de vida é o ambiental e o quanto o meio externo afeta o bem-estar das pessoas e vice versa. Com o desenvolvimento das grandes cidades, a preocupação se voltou em suprir as necessidades da geração atual sem comprometer o futuro das novas gerações. A eminência do esgotamento de recursos, chamou atenção dos grandes líderes mundiais que se depararam com o trade-off entre conservação do meio ambiente e desenvolvimento econômico.

O desenvolvimento deve estar atrelado ao crescimento econômico e deve ter como consequência a melhoria do padrão da qualidade de vida.

As alterações da composição do produto e a alocação de recursos pelos diferentes setores da economia, de forma a melhorar os indicadores de bem-estar econômico e social (pobreza, desemprego, desigualdade, condições de saúde, alimentação, educação e moradia). (VASCONCELLOS e GARCIA, 1998, p. 205)

Para MILONE (1998) o desenvolvimento econômico se caracteriza pela variação positiva ao longo do tempo de crescimento econômico, medido pelos indicadores de renda, renda per capita, PIB (Produto interno bruto) e PIB per capita, de redução dos níveis de pobreza, desemprego e desigualdade e melhoria dos níveis de saúde, nutrição, educação, moradia e transporte.

Em SOUZA (1993), por exemplo, tem-se a corrente que encara o desenvolvimento econômico como sinônimo de crescimento econômico e a corrente em que o crescimento é indispensável para o desenvolvimento, mas que ainda assim não é condição suficiente.

Em SANDRONI (1994) o desenvolvimento econômico é como o crescimento econômico acompanhado por melhorias do nível de vida dos cidadãos e por alterações estruturais na economia. O desenvolvimento de cada país depende das características do mesmo, como seu passado histórico, posição e extensão geográficas, das condições demográficas, da cultura e dos recursos naturais que possuem.

Dessas definições pode-se notar a diferenças entre os conceitos de desenvolvimento econômico e crescimento econômico. O crescimento da economia de uma região se daria pelo aumento da produção, o que pode equivaler ao aumento do PIB (Produto interno bruto). Já este como sendo a soma dos produtos e bens finais em um determinado espaço de tempo. Quando determinada economia atinge certo nível de crescimento pode-se dizer que ela se desenvolveu.

O desenvolvimento, por sua vez pode ser mensurado a partir de indicadores como o social, de pobreza, de educação. A exemplo, tem-se o IDH. A partir disso, pode-se perceber a relação de desenvolvimento com qualidade de vida, partindo do princípio de como os dois podem ser mensurados dentro de uma comunidade a partir de determinados indicadores.

Entretanto, para uma nação conseguir ter crescimento e se desenvolver, é preciso usar do que se tem, do que o próprio planeta oferece. E o homem soube usar de todos os recursos possíveis, até notar as consequências dos seus atos. A forma desenfreada com a qual o planeta teve seus recursos usados, alertou o mundo para diversas alterações, principalmente no clima. A liberação de substancias nocivas na atmosfera passaram a ocorrer com cada vez mais frequência. A atividade humana, como o transporte, agricultura, geração e consumo de energia, pecuária; passaram a aumentar o efeito estufa, que apesar de ser um

fenômeno natural, passou a ser um malefício resultando em mudanças do clima por ter mais emissões de gases como o metano e o dióxido de carbono.

De acordo com Relatório sobre poluição do ar, lançado em 2011 pela Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental, poluente atmosférico é toda e qualquer forma de matéria ou energia com intensidade e em quantidade, concentração, tempo ou características em desacordo com os níveis estabelecidos em legislação, e que tornem ou possam tornar o ar impróprio, nocivo ou ofensivo à saúde, inconveniente ao bem-estar público, danoso aos materiais, à fauna e à flora ou prejudicial à segurança, ao uso e gozo da propriedade e às atividades da comunidade.

Diante das preocupações existentes, da constatação de que os recursos são escassos e um dia poderiam acabar, o homem precisou usar do seu conhecimento para articular um planejamento que permitisse o consumo consciente, afim de não deixar desamparada as futuras gerações. Houve a necessidade de se desenvolver, pensando no ambiente e no futuro que estava por vir. Surgiu então uma nova vertente. O desenvolvimento sustentável.

Para BAKER (2006), as preocupações com a sustentabilidade emergiram nos séculos XVIII e XIX, com autores como Malthus e Jevons, que dedicaram atenção à escassez de recursos em face do aumento populacional. Entretanto, com os impactos decorrentes da revolução industrial e massificação de produção e consumo houve um crescimento econômico, mas em contra partida também provocou diversos danos ao planeta.

MINAYO (1998) conceitua desenvolvimento sustentável da seguinte forma: Deixou de ser a palavra mágica que durante quase meio século (a partir da 2ª Guerra Mundial) embalou os planos dos países desenvolvidos e os sonhos dos subdesenvolvidos, numa visão evolucionista do progresso, numa corrida de domínio sem limites da natureza e das matérias primas, de forma desenfreada, predatória e anárquica. Hoje a palavra desenvolvimento parece inspirar mais problemas que soluções, num mundo que conseguiu globalizar fomes, continentais, conflitos étnicos, comprometimento de qualidade de vida, poluição, desemprego crescente e estrutural, violência, drogas, esgotamento de recursos naturais, ameaças a extinção de espécies e desastres ecológicos.

De acordo com DIEGUES (1992), a conceituação de sociedades sustentáveis, está se formando e exige a elaboração de novos paradigmas. Se

baseia na necessidade de se manter a diversidade ecológica, social e cultural dos povos, das culturas e modos de vida com opções econômicas e tecnológicas diferenciadas voltadas principalmente para o desenvolvimento harmonioso das pessoas e de suas relações com o conjunto do mundo natural.

A partir desses acontecimentos, o mundo se voltou a procurar soluções e discutir o assunto no patamar de política ambiental internacional. Segundo SIMÃO (2017), obras surgiram para alertar o mundo do perigo que estava por vir. Richard Carson em 1962 publicou *Silent Spring*. Além de *The Tragedy of the Commons* (1968) de Hardin, *Limits to Growth* (1972) de Meadows, *Small is Beautiful* (1973) de Schumacher. Todas essas obras foram de suma importância para o tema de consciência ambiental.

Conferências ao redor do mundo foram feitas a fim de discutir o problema. Entre as mais importantes têm-se a Convenção de Viena em 1985; Protocolo de Montreal em 1987; No Brasil, foi realizado em 1992, a Conferência das Nações Unidas sobre Ambiente e Desenvolvimento. Neste encontro, foram elaboradas estratégias para inverter os efeitos causados ao meio ambiente, a fim de promover o desenvolvimento sustentável. Um dos mais famosos encontros mundiais sobre o assunto aconteceu em 1997. Chamado de Protocolo de Quioto, reuniu as nações mais desenvolvidas na época com o objetivo de reduzir a emissão de gases poluentes com efeito estufa.

Além disso, diversas Organizações Não Governamentais (ONGs) tem lutado para o controle de poluição e preservação da natureza. Além das empresas que tem tomado cada vez mais consciência de como produzir e consumir sem agredir o planeta. Atualmente, o desenvolvimento está não só voltado para a renda, mas também engloba a distribuição da mesma, além de saúde, meio ambiente e qualidade de vida da população.

Dentro dessa vertente, as autoridades e as ONGs tentam também conscientizar a população. A importância de se escolher conscientemente já ajuda em grande parte o planeta. Em relação ao aquecimento global, hoje apresenta-se propostas de um trânsito mais consciente, onde caronas sejam compartilhadas; o incentivo ao uso das bicicletas, onde já existem aplicativos que disponibilizam bicicletas compartilhadas que podem ser deixadas em qualquer parte da cidade e melhoram bastante a mobilidade, além de cuidar do planeta já que são meios de transporte não poluentes. E ainda pode proporcionar um exercício físico que

também melhora a qualidade de vida. No entanto, essa novidade, que já funciona em algumas partes do Brasil, também tem seus problemas como o alto índice de vandalismo e a falta de infraestrutura para se guardar as bicicletas.

A constituição da República Federativa do Brasil de 1988 determina em seu artigo 225, que todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade, o dever de defendê-lo e preservá-lo, para as presentes e futuras gerações e que cabe ao poder público promover a Educação Ambiental em todos os níveis de ensino e a conscientização pública para a preservação do Meio Ambiente.

Mas para que se possa valer a Constituição, ainda faltam regulamentação e controle que possam valer desse direito da população de forma eficaz. Cabe aqui lembrar que tudo é uma questão de aprendizado e disciplina, o que pode ser chamada de Educação Ambiental. Esse termo não é tão recente e já foi discutido muitas vezes. De acordo com DIAS (1994), o conceito de Educação Ambiental incorpora dimensões sociais, econômicas, ecológicas, políticas, sociais, culturais e éticas. O autor também é taxativo em falar que para tratar qualquer problema ambiental deve-se considerar todas essas dimensões.

Em PELICIONI (1998), pode-se ver os princípios que foram estabelecidos no Fórum Global da Rio-92 sobre trabalho de Educação Ambiental para Sociedades Sustentáveis e Responsabilidade Global:

- a educação ambiental é um direito de todos, somos todos aprendizes e educadores;
- deve ter como base o pensamento crítico e inovador em qualquer tempo ou lugar em seus modos formal, não formal e informal promovendo a transformação e a construção da sociedade.
- é individual e coletiva. Tem o propósito de formar cidadãos com consciência local e planetária que respeitem a autodeterminação dos povos e a soberania das nações;
- a educação ambiental não é neutra, mas ideológica; - deve integrar conhecimentos, aptidões, valores, atitudes e ações, convertendo cada oportunidade em experiências educativas de sociedades sustentáveis.

De acordo com PELICIONI (2000), a educação ambiental é uma ideologia que conduz à melhoria da qualidade de vida e ao equilíbrio dos ecossistemas para

todos os seres vivos. Assim, mais do que um instrumento de gestão ambiental, ela deve se tornar uma filosofia de vida, que se expressa como uma forma de intervenção em todos os aspectos sociais, econômicos, políticos, culturais, éticos e estéticos.

A Educação Ambiental tem como objetivo, contribuir no processo de transformar a sociedade, formar a consciência dos cidadãos para uma sociedade mais sustentável. Saber e fazer uso de um senso crítico que coloque a saúde do planeta em primeiro lugar, sabendo que com isso a qualidade de vida da população tende a melhorar e estabelece assim um bem-estar para todos.

Segundo TOLEDO e PELICIONI (2005), essa educação deve ser um processo contínuo de construção da cidadania, possibilitando aos indivíduos e à coletividade consciente atuar na busca de soluções para os problemas que afetam a todos. A capacitação técnica por meio da construção de conhecimentos, da formação de atitudes e de habilidades, objetivos da educação ambiental, deve estar voltada para o desenvolvimento de ações que garantam a sustentabilidade.

Segundo SADER (1992), a Educação Ambiental, portanto, cabe contribuir para o processo de transformação da sociedade atual em uma sociedade sustentável, centrado no exercício responsável da cidadania, que considere a natureza como um bem comum, leve em conta a capacidade de regeneração dos recursos materiais, promova a distribuição equitativa da riqueza gerada e favoreça condições dignas de vida para as gerações atuais e futuras.

A partir do desenvolvimento sustentável e com o auxílio da educação ambiental, novas soluções foram encontradas para amenizar os danos causados ao planeta. A reciclagem e a reutilização de alguns produtos são de extrema importância para isso. Como exemplo tem-se os canudos de plásticos que se tornou o inimigo do meio ambiente. Várias empresas do ramo da alimentação tem se comprometido a deixar de disponibilizar os canudos visto o acúmulo de plástico no meio ambiente. Nos oceanos, estima-se que se a situação não mudar haverá mais plástico do que peixes no ano de 2050, segundo o Fórum Econômico Mundial. Alguns substitutos foram apresentados como os canudos de papel que são biodegradáveis, além de canudos de vidro, silicone e aço inoxidável.

3 EXTERNALIDADES NO TRÂNSITO

De acordo com o que foi publicado no State of the World's Cities 2012–2013, elaborado pela Organização das Nações Unidas (ONU), “o bom ambiente urbano é tão determinante no século XXI como a matéria-prima foi para a indústria no século XIX”. Aspectos como Infraestrutura, produtividade econômica, qualidade de vida, inclusão social e sustentabilidade ambiental são de extrema relevância, assim como o trânsito.

A partir da teoria econômica, malefícios podem ser chamados de externalidades e podem ser definidas com uma ação de certo indivíduo que afeta o outro, e que podem gerar prejuízo ou lucro. Os custos ou os benefícios que as ações de qualquer agente econômico causam sobre outros, sem que exista alguma forma de compensação entre eles, de acordo com LACERDA (2006), podem ser positivas e negativas. Em relação ao trânsito, apesar de ter benefícios como melhorar a mobilidade das pessoas, têm-se também externalidades negativas.

3.1 IMPACTOS NEGATIVOS A PARTIR DOS CONGESTIONAMENTOS

Com a revolução industrial e seus avanços no decorrer do tempo ocorreu o surgimento e o aperfeiçoamento dos automóveis que cresceram em termos de produção. A abertura dos mercados possibilitou a modernização dos automóveis e com isso a busca por eles só estava crescendo. É tanto que, nos tempos atuais, com o crescimento deles e a facilidade de crédito tornou-se um tipo de prioridade para população adquirir um automóvel gerando um grande número de veículos pelas ruas. O que tornou desnecessário essa quantidade desenfreada desses meios de locomoção, pois junto a esse crescimento veio os problemas de congestionamento.

Com a abertura de mercado para importação na década de 90, houve uma modernização na fabricação de veículos no país e trouxe junto grandes investimentos de montadoras de toda região do planeta. Atualmente, no Brasil, existem 14 montadoras de marcas diferentes, e a facilidade para se financiar um automóvel acabou realizando o sonho de carro próprio. Mas apenas com a preocupação de comercializar esses automóveis, pouco se fez em relação a infraestrutura que já não comporta tantos automóveis em suas cidades. (BUENO, PEIXOTO, 2012, pág. 4)

O crescimento da frota de automóveis gerou grandes problemas, pois as ruas não estão comportando mais essa quantidade, e ao juntar com a qualidade da

infraestrutura de muitas cidades, que ficam a desejar, agrava ainda mais o problema. No entanto a falta de infraestrutura permitiu a grande quantidade de pessoas e carros. E é justamente o que ocasiona as grandes filas e gera os congestionamentos. Cada pessoa prefere sair com seu veículo privado do que pegar uma condução coletiva, que carrega mais passageiros alugando um espaço menor em relação as quantidades de passageiros que vão no particular. O crescimento da quantidade de automóveis nas grandes cidades só faz aumentar a demanda por vias de circulação. Sendo a oferta inelástica em curto prazo e os investimentos na infraestrutura viária e no transporte coletivo de alta capacidade não foram suficientes para criar alternativas de locomoção, a crise de mobilidade tornou-se inevitável.

As ruas e avenidas congestionadas, não obstante, são de acesso livre e gratuito a todos os veículos; como a sua oferta é escassa e seu uso é gratuito, são demandadas em excesso. Na ausência de um mecanismo de preços para equilibrar oferta e procura por espaço nas vias, a sua alocação é feita através de filas formando os congestionamentos. (LACERDA,2006, pág. 1)

A partir dos congestionamentos, as pessoas sofrem pelo tempo de espera, já que ficam parados no meio do trânsito impossibilitadas de tomar qualquer medida e de se locomoverem, gerando altos custos e atrapalhando a qualidade de vida da população, pois além da poluição existe o barulho que é gerado nesses congestionamentos trazendo danos à saúde, e existe ainda o fato de brigas que são causadas devido ao stress entre as pessoas que acabam partindo para o lado da violência. Isso se dá pelo mau planejamento do governo na infraestrutura, e a falta de conscientização de ambas as partes, entre outros fatores.

Em um cenário onde a renda aumentou e as formas de obter o carro próprio são mais fáceis, cada vez mais pessoas estão obtendo um veículo de uso pessoal. Em relação ao transporte privado, o público tem várias vantagens. Poder levar várias pessoas ao mesmo tempo, diminuindo os custos e, por consequência, as externalidades dos transportes privados. Segundo LACERDA (2006), para o transporte de uma pessoa, a externalidade causada por um veículo de passeio é maior do que a externalidade causada por uma moto. O transporte coletivo (ônibus, vans, metrô e trens) produz menor ocupação da infraestrutura do que veículos de passeio, por passageiro transportado.

Há uma relação entre a renda do indivíduo associada ao carro. Quanto maior a renda, maior a procura por veículos privados. A correlação ocorre pela falta

de segurança e de conforto, atrasos e superlotações dos transportes públicos. Quem tem um condição melhor, procura ter um carro próprio. Entretanto, quem tem uma renda mais baixa, como por exemplo estudantes, tendem a depender de ônibus.

Com os congestionamentos as pessoas ficaram suscetíveis a falta de segurança, a poluição proveniente dos carros, o que acarreta em doenças respiratórias, perda da qualidade de vida devido as horas que são despendidas durante o tráfego, além do stress e acidentes.

Com tantas pessoas dependentes de transporte, em meio a má infraestrutura em torno da mobilidade urbana, o bem-estar no trânsito é afetado. Quem mais sofreu e sofre com isso são as camadas inferiores da sociedade, subordinadas a meios de locomoção precários e pelos quais devem pagar uma parcela cada vez maior dos seus ganhos. (DE PAIVA CARDOSO, 2008)

De acordo com COSTA & SANTOS (2006), a importância do sistema de transporte para o desenvolvimento das cidades está na proporção em que este permite que as cidades mantenham ligação com várias partes do mundo exterior a elas, envolvendo fluxos de pessoas, ideias, mercadorias e capitais. Mas também pode-se notar uma relação de ótimo de Pareto, Ou seja, ao mesmo tempo em que ajuda na mobilidade das pessoas, o trânsito traz malefícios tanto para as próprias pessoas, tanto para o meio ambiente.

3.2 EFEITOS DOS GASES TRANSMITIDOS PELOS TRANSPORTES

A grande frota de carros colaborou para a degradação do ar. O planeta sofre diversos prejuízos que vão desde a produção, passam pelo uso e o descarte dos veículos motorizados, através da emissão de gases que afetam seriamente o aquecimento global, tornando um dos maiores problemas da atualidade, e também incide sobre a saúde da população.

Para ASSUNÇÃO (2009), os efeitos da poluição do ar se caracterizam tanto pela alteração de condições consideradas normais como pelo aumento de problemas já existentes. Eles ocorrem em nível local, regional e global. Podem manifestar-se na saúde e no bem-estar da população, na vegetação e na fauna, sobre os materiais, nas propriedades da atmosfera, passando pela redução da

visibilidade; alteração da acidez da água da chuva – chuva ácida; aumento da temperatura da Terra – efeito estufa; modificação da intensidade da radiação solar – aumento da incidência de radiação ultravioleta sobre a Terra, pela redução da camada de ozônio, entre outros.

A alta concentração de gases associada a índices baixos de umidade elevam o risco de doenças respiratórias, além de irritações nos olhos, nariz e garganta. Crianças, idosos e pessoas que apresentem doenças respiratórias são as mais prejudicadas. Os efeitos para a saúde humana pode ser sentida a longo prazo e globalmente, já que os poluentes podem se deslocar através do vento e afetar outras regiões.

A poluição causada pelos automóveis é mais perigosa à saúde pelo fato de que as pessoas estão sempre em contato com o fator poluente, que representa cerca de 85% da emissão de dióxido de carbono. Os gases provocam sérios problemas na saúde das pessoas e afetam o meio ambiente, e além do mais reduzem o crescimento econômico. É sabido que grande parte dessa emissão dos poluentes foi gerada pela ação humana, inicialmente com as indústrias, seguida pelos automóveis, e que só piorou com o passar dos anos. De acordo com BORSARI & ASSUNÇÃO (2006), o aquecimento observado nas décadas passadas coincide com o aumento nas concentrações de gases de efeito estufa causado pelas atividades humanas. Novamente esse fato não prova que as atividades humanas sejam a causa do aquecimento, embora faça com que seja uma possibilidade.

Para o meio ambiente os custos associados aos transportes são enormes. Segundo relatório do Painel Intergovernamental de Mudanças Climáticas (IPCC, em Inglês) lançado em 2014, meios de vida serão interrompidos por tempestades, por inundações decorrentes do aumento do nível do mar e por períodos de seca e extremo calor. Eventos climáticos extremos podem levar à desagregação das redes de infraestrutura e serviços. Há risco de insegurança alimentar, de falta de água, de perda de produção agrícola e de meios de renda, particularmente em populações mais pobres.

Segundo o relatório, a emissão excessiva de gases provocou o aquecimento das temperaturas e, por consequência, o derretimento das calotas polares e aumento do nível do mar. O documento ainda destacou a acidificação dos oceanos em 26%, por conta da elevada emissão de gás carbônico, e que está afetando diretamente no ecossistema marítimo.

Dentre tantos problemas, ainda pode-se notar o desmatamento que é feito para dar lugar a mais asfalto. Com isso os poluentes se concentram no ar e aumentam a temperatura. É importante notar que essa externalidade em particular do trânsito, contribui para externalidades na saúde que também tem recursos que não são usados de forma correta, causando mais problemas à população.

São vários os conflitos: aumento dos custos operacionais; transtornos em reformas e construção de vias; poluição sonora. O meio ambiente sofre seriamente, desde a fabricação, passando pelo uso e desgaste do novo carro que gera resíduos de todo tipo que afetam seriamente a natureza. Os veículos contribuem para o aumento do efeito estufa devido a emissão de dióxido de carbono e o fato disso ocorrer é que a população dá mais importância ao status que se adquire ao comprar um automóvel, do que os malefícios que são ocasionados pelo excesso deles e mau uso. A falta de incentivos em busca de outro meio alternativo também agrava a questão. Com isso o problema só vai ganhando mais força e se intensificando cada vez mais, já que se refletem diretamente na saúde da população e chegam a levar à óbito muitas dessas vítimas.

3.3 ACIDENTES DE TRÂNSITO

Outro fator importante são os acidentes no trânsito que são ocasionados pelos transportes, onde estes acontecem com uma frequência absurda, sendo alguns fatais, e quando não ocasionam a morte do indivíduo deixam sequelas que jamais poderão ser reparadas. Raras são às vezes em que as pessoas saem praticamente ilesas. Segundo GRAJEW (2007), os acidentes de trânsito são a principal causa de morte não natural no país. São 30 mil mortes e 350 mil feridos por ano, consumindo de 30% a 40% do que o SUS-Sistema único de Saúde gasta em internações por causas externas. O custo social dos acidentes por ano no Brasil é de R\$ 5,3 bilhões, referentes a gastos com saúde, previdência, justiça, seguro e infraestrutura, entre outros. O tráfego de veículos é responsável por cerca de 80% do ruído urbano. Anualmente, um carro médio emite 5 toneladas de dióxido de carbono, sendo responsável por 60% a 80% da poluição atmosférica dos centros urbanos. O transporte individual aumenta em 100 vezes a taxa de emissão de CO₂

por quilômetro/passageiro transportado. O óleo diesel brasileiro, pela quantidade de enxofre que possui (de 100 a 400 vezes superior aos padrões internacionais), por ser altamente cancerígeno e nocivo ao sistema respiratório.

Pessoas que têm a renda maior buscam consumir produtos de melhor qualidade. No caso dos carros, o mercado oferece à demanda, cada vez mais exigentes, produtos diferenciados que usam de mais tecnologia e facilitam a vida do motorista. Entretanto, mesmo com toda a segurança interna que os veículos oferecem, ainda não é possível prever os possíveis acidentes que podem ser provocados por descuidos de quem dirige ou por diversas razões.

As causas dos acidentes está interligada a diversos fatores como o álcool. Em 19 de junho de 2008, a Lei nº 11.705 entrou em vigor, declarando como crime o ato de dirigir sob a ingestão de bebidas alcoólicas (com tolerância até 0,2 g/L). Em caso de ingestão superior a 0,6 g/L, maiores penas, inclusive prisão em flagrante. Depois da nova Lei, MELLO JORGE & KOIZUMI (2009) puderam notar diminuições de 28% nas internações hospitalares entre os dois semestres de 2008, além de importantes declínios como tempo de internação (42%), gastos hospitalares (39,2%) e mortalidade (13,6%).

Entretanto, a chamada Lei Seca é eficiente até certo ponto. Há uma falta de fiscalização por parte do governo, que ainda gera muitos acidentes e mortes. Há medidas que podem ser bem mais eficientes em relação a esse caso. Campanhas fortes, com divulgação maciça da lei, maior fiscalização, em especial nos fins de semana e em períodos festivos. Segundo a OMS, postos de fiscalização com o uso do bafômetro podem reduzir os acidentes em torno de 20%.

Além de perdas para as famílias, os acidentes de trânsito apresentam um gasto a mais para o governo, e que poderia ser investido em outros setores. Países que estão em desenvolvimento apresentam mau planejamento de vias públicas, e somando-se ao grande volume dos carros, a população fica à mercê.

Segundo os dados da Seguradora Líder DPVAT (Seguros de danos pessoais causados por veículos automotores de vias terrestres) em dez anos de atuação da seguradora à frente da gestão do Seguro DPVAT, foram pagas mais de 4,5 milhões de indenizações em todo o território nacional. Os dados mostram que, de 2008 a 2017, foram mais de 500 mil indenizados por morte, além de cerca de 3,1 milhões de pessoas que ficaram com algum tipo de invalidez permanente por conta da violência no trânsito. A frota de motocicletas foi a que mais cresceu nesses 10

anos: passou de 13,2 milhões para 25,7 milhões. E foi que mais precisou de indenizações pagas: 70,45% do total, representando mais de 3,1 milhões de pagamentos. Foram mais de 198 mil indenizações por morte e 2,4 milhões por invalidez permanente. O que se torna o número bastante alto que deveria gerar um estado de alerta para a população, pois além das perdas ocasionadas pelas mortes temos também os custos que geram para a economia. Isso é um grande desperdício, pois esse dinheiro poderia estar sendo usado de outra forma ou até mesmo diminuído os acidentes através de medidas reguladoras, gerando um gasto bem menor e ocasionando perdas menores.

4 CARUARU E A FEIRA DA SULANCA

A Feira de Caruaru, localizada no município de mesmo nome no estado de Pernambuco, se confunde com a própria história da cidade. Inicialmente localizada no centro da cidade, foi um dos primeiros núcleos para o desenvolvimento social e econômico do município. Surgindo dentro da feira, têm-se a feira do gado, das ervas, das verduras e uma das mais importantes, a Feira da Sulanca. Tendo início por volta dos anos 70, a Sulanca foi, em 1992, transferida para o parque 18 de maio. Área que abrange aproximadamente 43ha e juntamente com a feira de roupas e a feira do artesanato movimenta a economia da região.

A importância socioeconômica da Feira de Caruaru é enorme. A geração de empregos e de renda é importante para o município e até para o estado de Pernambuco. A localização da feira facilitou bastante para essa importância econômica, pois por ser perto do centro e do comércio da cidade, pôde dar, para o consumidor, a comodidade de encontrar diversos produtos em um mesmo lugar.

O bem é considerado lugar incluído na totalidade da Feira de Caruaru pelo sentido cultural diferenciado que possui para a população local, regional e, mesmo, nacional, (...) além do sentido socioeconômico. Grande parte das atividades comerciais de Caruaru, e um montante considerável de empregos para a população, concentram-se na Feira da Sulanca e provêm da Feira da Sulanca, através do montante de serviços e atividades remuneradas que a mesma desencadeia, cada semana. (Dossiê – Feira de Caruaru pág. 49)

A Feira da Sulanca representa grande parte do PIB da cidade, que de acordo com o IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) foi, em 2008, o melhor do agreste, chegando a contribuir para com o estado de Pernambuco. Ela tem suma importância financeira e cultural. Tão antiga quanto a cidade, em 2007, segundo o IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), ela foi inscrita no Livro de Registro dos Lugares e recebeu o título de Patrimônio Cultural Imaterial Brasileiro, com o intuito de proteção ao espaço que gera fonte de renda para muitas famílias e preserva a cultura regional.

Em tempos de baixa e alta estação, a feira chega a gerar de 20 a 40 milhões por semana e em Dezembro de 2014, só a Feira da Sulanca, em seu melhor dia, injetou 50 milhões na economia na cidade. As vendas não se delimitaram só a feira, mas também movimentaram 690 lojas localizadas no parque 18 de maio e inúmeras lojas no centro. A variedade de produtos em confecção atrai muitos consumidores que chegam de outros estados para aproveitar os baixos preços da feira, e a geração de empregos é enorme. Entre empreendimentos formais e informais, a geração de empregos chega ao número de 76.700, segundo dados do IPHAN.

Dentre esses benefícios que geram crescimento e desenvolvimento para a cidade de Caruaru, pode-se ver também o impacto que as externalidades provenientes da Feira provocam para a população da cidade, em relação à perda de qualidade de vida. O estresse provocado pela aglomeração de pessoas, a falta de segurança que está presente tanto para compradores, tanto para vendedores, além de ter a competitividade frente a Toritama e Santa Cruz do Capibaribe, já que o espaço da Feira não oferece o mesmo conforto e a perda de bem-estar gerada pela trânsito.

4.1 O TRÂNSITO DE CARUARU E A FEIRA DA SULANCA

No passado, a feira já havia sido transferida do centro para o parque 18 de maio, por não mais comportar o seu crescimento. Nos dias de hoje, a grande quantidade de vendedores e compradores e, principalmente, de veículos acabam por afetar negativamente a cidade de Caruaru. As segundas - feira, dia estabelecida para a feira, o trânsito da cidade, em tempos de alta estação, chega a se tornar

caótico. A falta de infraestrutura e planejamento torna difícil o dia das pessoas, e o tráfego congestionado acaba por afetar tanto o local da feira, como as outras vias da cidade.

Segundo dados do último censo realizado pelo IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) no ano de 2010, Caruaru conta com aproximadamente 314.912 habitantes, e a frota de carros cresce com mais intensidade a partir das facilidades de se obter um carro próprio. Há a crescente necessidade de procurar formas para melhorar e planejar melhores formas de desafogar o trânsito e melhorar a mobilidade dentro da cidade. Segundo dados da Prefeitura da cidade, em dias caóticos, contabilizam-se 5.400 veículos e mais de 100 mil pessoas. Esses dados demonstram o quanto é importante analisar o problema e buscar soluções.

Segundo a Destra (Defesa Social de Transito e Transportes), o movimento da feira atrapalha, e muito, o trânsito da cidade. O número de carros só vem aumentando, entretanto os espaços, as vias continuam as mesmas. Há muitas queixas de quem vem de outros estados e se assusta com a grande quantidade de veículos. E a Destra já se organiza para evitar maiores transtornos e já localiza zonas de conflitos em que podem ocorrer assaltos, ou até mesmo acidentes decorrentes do alto fluxo de pessoas e carros. As pessoas do bairro Petrópolis, onde se localiza o parque 18 de maio, sofrem com a pouca oferta de ônibus do bairro e ainda com o atraso dos que ainda circulam na cidade.

Com a crescente frota de carros, podem-se notar problemas de congestionamentos que desencadeiam uma série de malefícios para a população. A partir daí, os impactos causados são enormes para a população e para o meio ambiente. Afetando diretamente a qualidade de vida de quem convive com a realidade da feira da Sulanca.

4.2 PROJETOS PARA MELHORAR A MOBILIDADE EM CARUARU

Há anos existe o projeto de mudar a Feira da Sulanca de lugar, questão não descartada pela Prefeitura de Caruaru em sua atual gestão. Entretanto, a ideia foi deixada de lado. O que aconteceu foi a assinatura de um Termo de Compromisso entre a Prefeitura de Caruaru e a empresa Royal Brasil, que é proprietária do terreno

da antiga FUNDAC (Fundação da criança e do adolescente), local onde a Feira também tem espaço.

O projeto de Restauração promete melhorias e um maior conforto a quem tem que conviver com a realidade da Feira. Teve início em dezembro de 2017 e em maio de 2018 teve sua primeira etapa concluída. Ao todo foram investidos R\$ 3 milhões.

As melhorias incluem colocação de piso, praças de alimentação, colocação de piso intertravado, bancos padronizados, baterias de banheiros, estacionamento para mais de 2 mil veículos e monitoramento com mais de 40 câmeras de segurança. Tudo isso afim de oferecer mais conforto a quem frequenta a Feira, além do compromisso em garantir os mesmos valores pagos pelos sulanqueiros.

Esse projeto de requalificação da Feira da FUNDAC, já é uma saída da Prefeitura em alocar os feirantes do Parque 18 de maio que ocupavam calçadas e vias públicas, o que prejudicava a mobilidade de pessoas e veículos.

A atual gestão da Prefeitura de Caruaru têm projetos para melhorar a mobilidade dentro da cidade e trazer também qualidade de vida. O projeto Via Parque foi lançado em agosto de 2018 e contemplará ciclovias, pistas de cooper, bicicletários, academias, quadras poliesportivas, praças de conveniência, nova iluminação e ecopontos. O projeto pretende atravessar a cidade de leste a oeste e contempla 7 mil metros de intervenção.

Projetos desse tipo são de suma importância para melhorar a qualidade de vida da população da cidade de Caruaru. Além de melhorar a mobilidade, permitindo e até incentivando as pessoas a trocar os veículos motorizados pela bicicleta, melhora também a saúde com a prática de esportes ao ar livre.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

É notório que o estudo da economia do bem-estar é um ramo importantíssimo que mostra como a qualidade de vida é impactante na vida de cada indivíduo. Neste trabalho foram apresentadas as diferentes abordagens em que essa teoria pode ser aplicada. Diferentes áreas e estudos que engrandecem esse conceito e colaboram para que ele esteja cada vez mais presentes na vida das pessoas.

Uma abordagem muito importante referente a bem-estar é a ambiental. A relação do indivíduo com o planeta terra e como ele pode interferir no presente e futuro é decisivo na qualidade de vida dos seres humanos. As alterações climáticas, sobretudo obtidas pelo trânsito, interferem nos recursos disponíveis e requerem medidas de urgência. Soluções são encontradas na questão do desenvolvimento sustentável juntamente com a economia ambiental, mas requerem conscientização pela população mundial e comprometimento de governo.

O trânsito não interfere no bem-estar apenas afetando o clima, mas também em outros aspectos da qualidade de vida, e a economia do bem-estar pode ser usada nessa abordagem buscando soluções para melhorar a mobilidade urbana.

Como exemplo de trânsito caótico, a cidade de Caruaru passa por problemas por conta da Feira da Sulanca que gera muito movimento de carros e pessoas. Mas existem projetos que buscam desafogar o tráfego da cidade alocando a Feira para a antiga FUNDAC, dando mais conforto ao comércio e alocando os sulanqueiros que estavam sem espaço próprio. Projeto da Prefeitura, o Via Parque também é de suma importância por poder melhorar a qualidade de vida, incentivando a população a praticar exercícios e melhorar a mobilidade usando bicicletas.

Este trabalho, portanto, é relevante por apresentar contribuição acerca da economia de bem-estar associada ao trânsito e como ela pode ser usada para melhorar a qualidade de vida, além de servir como base para pesquisas futuras, sobretudo na cidade de Caruaru.

REFERÊNCIAS

ASSUNÇÃO JV. Malheiros TF. Poluição do ar. In: Philippi Jr A, Pelicioni MCF, Editores. Educação ambiental e sustentabilidade. Barueri, SP: Manole; 2009.

AYMERICH, M. et al. Desarrollo de la versión en español del KIDSCREEN, un cuestionario de calidad de vida para la población infantil y adolescente. Gaceta Sanitaria, v. 19, n. 2, p. 93-102, 2005.

BBC News Brasil, Desigualdade, queda na renda e desemprego entre os jovens: O que o novo relatório do IDH diz sobre o Brasil. Disponível em: <<https://www.bbc.com/portuguese/brasil-45504461>>. Acesso em 19 de outubro de 2018.

BAKER, S. (2006) Sustainable Development, Routledge.

BAUMOL, William G. Economic Theory and Operation Analysis. Prentice-Hall, Inc. Englewood Cliffs, New Jersey, 1972.

BENTHAM, Jeremy. Uma introdução aos princípios da moral e da legislação. Tradução de Luiz João Baraúna. São Paulo. Editora Abril. 1974.

BORSARI, Vanderlei e ASSUNÇÃO, João Vicente de. As emissões de gases de efeito estufa por veículos automotores leves. Revista de gestão integrada em saúde do trabalho e meio ambiente – INTERFACEHS. 2006.

Blog do Wagner Gil, Feira da Sulanca da Fundac tem primeira etapa concluída. Disponível em:< <http://blogdowagnergil.com.br/vs1/2018/05/15/feira-da-sulanca-da-fundac-tem-primeira-etapa-concluida/>>. Acesso em 20 de Outubro de 2018.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. São Paulo, IMESP, 1988. Cap. II Art. 196 e Cap. IV art. 225,1988.

_____.Lei nº. 11.705, de 19 de junho de 2008. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/.../lei/l11705.htm>. Acesso em: 20 de setembro de 2018.

BUENO, Everton Siqueira e PEIXOTO, Patrícia Teixeira. Os impactos do automóvel no meio ambiente. São Paulo, Junho/2012

BUSS, P. M. Promoção da saúde e qualidade de vida. Ciência & Saúde Coletiva, Rio de Janeiro, v.5, n.1, p.163-77, 2000.

CICONELLI, R.M.; FERRAZ, M.B.; SANTOS, W.; MEINÃO, I.; QUARESMA, M.R. Tradução para a língua portuguesa e validação do questionário genérico de avaliação da qualidade de vida SF-36 (Brasil SF-36). Revista Brasileira de Reumatologia, São Paulo, v.39, n.3, p.143-50, 1999.

COMISSÃO MUNDIAL PARA MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO. Nosso futuro comum. Rio de Janeiro, Fundação Getúlio Vargas, 1988.

COMPANHIA DE TECNOLOGIA DE SANEAMENTO AMBIENTAL. Relatório sobre poluição do ar. São Paulo; 2011.

COSTA, J. E. & SANTOS, V. (2006a). O desenvolvimento do sistema integrado de transporte coletivo de Aracaju e suas contradições. *Candeeiro*, 9, 77-83.

COSTA, J. E. & SANTOS, V. (2006b). O transporte coletivo urbano em Aracaju. In H. M. Araújo, J. W. C. Vilar, L. L. Wanderley, & R. M. Souza (Orgs.), *O ambiente urbano: visões geográficas de Aracaju* (pp.163-180). São Cristóvão: Deptº de Geografia UFS.

CHEN, H. et al. Adolescent axis I and personality disorders predict quality of life during young adulthood. *Journal of Adolescent Health*, v. 39, p. 14-19, 2006.

CROCKER, David. "Qualidade de Vida e Desenvolvimento: o enfoque normativo de Sen e Nussbaum". *Qualidade de Vida. Lua Nova, Revista de Cultura e Política*. CEDEC, n. 31, 1995.

DANTAS, R.A.S; SAWADA, N.O.; MALERBO, M.B. Pesquisas sobre qualidade de vida: revisão da produção científica das universidades públicas do estado de São Paulo. *Revista Latino-Americana de Enfermagem*, Ribeirão Preto, v.11, n.4, p.532-8, 2003.

DAY, H.; JANKEY, S.G. Lessons from the literature: toward a holistic model of quality of life. In: RENWICK, R.; BROWN, I.; NAGLER, M. (Eds.). *Quality of life in health promotion and rehabilitation: conceptual approaches, issues and applications*. Thousand Oaks: Sage, 1996.

DE CARUARU, Dossiê Feira. Inventário nacional de referência cultural. Recife, jun./2006. Redação de Bartolomeu Figueirôa de Medeiros (Frei Tito). Documento referente ao processo de tombamento da Feira de Caruaru como Patrimônio cultural Imaterial nacional.

DE PAIVA CARDOSO, Carlos Eduardo. *Análise do transporte coletivo urbano sob a ótica dos riscos e carências sociais*. 2008.

DIAS, G.F. *Educação ambiental: princípios e práticas*. São Paulo, Gaia, 1992.

DIEGUES, A.C.S. Desenvolvimento sustentável ou sociedades sustentáveis - da crítica dos modelos aos novos paradigmas. *S. Paulo em Perspec.* 6(1/2): 22-9,1992.

Folha de S. Paulo, IPHAN da diploma de patrimônio cultural imaterial à Feira de Caruaru. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u131562.shtml>>. Acesso em: 20 de setembro de 2018.

FLETCHER, A. E.; DICKINSON, E. J.; PHILP, I. Review: audit measures: Quality of life instruments for everyday use with elderly patients. *Age and Ageing*, v. 21, p. 142-150, 1992.

FLECK, M.P.A.; LOUZADA, S.; XAVIER, M.; CHACHAMOVICH, E.; VIEIRA, G.; SANTOS, L.; PINZON, V.

Aplicação da versão em português do instrumento de avaliação de qualidade de vida da Organização Mundial da Saúde (WHOQOL-100). Revista de Saúde Pública, Rio de Janeiro, v.33, n.2, p.198-205, 1999.

_____. Aplicação da versão em português do instrumento abreviado da qualidade de vida "WHOQOL-bref. Revista de Saúde Pública, Rio de Janeiro, v.34, n.2, p.178-83, 2000.

G1, Após grande movimento na Feira da Sulanca, Destra identifica "conflitos". Disponível em: <<http://g1.globo.com/pe/caruaru-regiao/noticia/2014/12/apos-grande-movimento-na-feira-da-sulanca-destra-identifica-conflitos.html>>. Acesso em 12 de setembro de 2018.

_____. Brasil tem pequena melhora no IDH, mas segue estagnado no 79º lugar em ranking mundial. Disponível em: <<https://g1.globo.com/mundo/noticia/2018/09/14/brasil-tem-pequena-melhora-no-idh-mas-segue-estagnado-no-79lugar-em-ranking-global.ghtml>>. Acesso em 19 de outubro de 2018.

GIACOMONI, Claudia Hofheinz. Bem-estar subjetivo: em busca da qualidade de vida. Temas em Psicologia, v. 12, n. 1, p. 43-50, 2004

GILL, T.M.; FEINSTEIN, A.R. A critical appraisal of the quality of quality-of-life measurements. Journal of the American Medical Association, Chicago, v.272, n.8, p.619-26, 1994.

GORDIA, Alex Pinheiro et al. Qualidade de vida: contexto histórico, definição, avaliação e fatores associados. Revista brasileira de qualidade de vida, v. 3, n. 1, 2011.

GRAJEW, Oded. O dia mundial sem carro. 2007.

HABITAT, U. N. State of the world's cities 2012/2013: Prosperity of cities. Routledge, 2013.

HERCULANO, Selene C. et al. A qualidade de vida e seus indicadores. Ambiente e Sociedade, v. 1, n. 2, p. 77-99, 2000.

IBGE, Caruaru. Disponível em:

<<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pe/caruaru/pesquisa/38/47001?tipo=ranking&ano=2008>>. Acesso em 16 de setembro de 2018.

_____. Caruaru. Disponível em:

<<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pe/caruaru/panorama>>. Acesso em 22 de outubro de 2018.

IPCC - INTERGOVERNMENTAL PANEL ON CLIMATE CHANGE - Fifth Assessment Report. Copenhagen, 2014

IPHAN – Feira de Caruaru, patrimônio cultural brasileiro. Disponível em: <<http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Feira%2520de%2520Caruaru.pdf>>. Acesso em 15 de setembro de 2018.

LACERDA, Sander Magalhães. Precificação de congestionamento e transporte coletivo urbano. BNDS março/2006.

LIPP, M.; ROCHA, J. C. Stress, hipertensão e qualidade de vida. Campinas: Papirus, 1996.

LYONS, David. "Benevolence and Justice in Mill". In: Miller, Harlan B. & Williams, William H. (1982) (editors). The Limits of Utilitarianism. Minneapolis, Minnesota: University of Minnesota Press (pp. 42-70)

_____. As regras morais e a ética. Tradução de Luís Alberto Peluso. Campinas: Papirus. Editora, 1990.

MELLO JORGE, M. H. P. D., & KOIZUMI, M. S. (2009). Acidentes de trânsito causando vítimas: possível reflexo da lei seca nas internações hospitalares. ABRAMET. Associação Brasileira de Medicina de Tráfego, 27(2), 16-17.

MICHALOS, A.C.; ZUMBO, B.D.; HUBLEY, A. Health and the quality of life: social indicators research. Social Indicators Research, Prince George, v.51, n.3, p.245-86, 2000.

MILL. Stuart. A Liberdade/Utilitarismo. São Paulo: Martins Fontes. 2000.

MILONE, Paulo César. Crescimento e desenvolvimento econômico: teorias e evidências empíricas. In: MONTORO FILHO, André Franco et alii. Manual de economia. São Paulo: Saraiva, 1998.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. Saúde e ambiente no processo de desenvolvimento. 1998.

MINAYO, M. C. S.; HARTZ, Z. M. A.; BUSS, P. M. Qualidade de vida e saúde: um debate necessário. Ciência e Saúde Coletiva, v. 5, n. 1, p. 7-18, 2000.

MULHERN RK, HOROWITZ M.E, Ochs J. Assessment of quality of life among pediatric patients with cancer: psychological assessment. J Consult Clin Psychol 1989;1:130.

NE 10, Via parque será nova opção de mobilidade em Caruaru. Disponível em : <<https://noticias.ne10.uol.com.br/interior/agreste/noticia/2018/08/10/via-parque-sera-nova-opcao-de-mobilidade-em-caruaru-727658.php>>. Acesso em 16 de outubro de 2018.

_____. Assinatura de termo garante melhorias na “Feira da Fundac”, em Caruaru. Disponível em:<

<https://noticias.ne10.uol.com.br/interior/agreste/noticia/2017/11/10/assinatura-de-termo-garante-melhorias-na-feira-da-fundac-em-caruaru-721334.php>>. Acesso em 20 de outubro de 2018.

NEUFELD, L. et al. The new plastics economy: rethinking the future of plastics. In: World Economic Forum. 2016.

Novo, R. (2003). Para Além da Eudaimonia – O bem-estar psicológico em mulheres na idade adulta avançada. Textos Universitários de Ciências Sociais e Humanas. Coimbra: Fundação Calouste Gulbenkian e Fundação para a Ciência e a Tecnologia.

NUSSBAUM, Martha & SEN, Amartya (eds.). The Quality of Life. Clariton Paperbacks, 1993. APUD HERCULANO A QUALIDADE DE VIDA E SEUS INDICADORES (Publicado no livro Qualidade de Vida e Riscos Ambientais, Selene Herculano et al. (org.). Niterói: Eduff, 2000.

OMS (Organización Mundial de la Salud), 1984. Accidentes del Tráfico en los Países en Desarrollo. Serie de Informes Técnicos 703. Ginebra: WHO.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. Glossário de promoção da saúde. Genebra, 1998.

PARETO, Vilfredo. Manual of Political Economy. Augustus M. Kelley, 1971 (translation of French edition from 1927).

PELICIONI Maria Cecília Focesi. Educação em saúde e educação ambiental estratégias de construção da escola promotora da saúde [tese de livre docência]. São Paulo: Faculdade de Saúde Pública da Universidade de São Paulo; 2000.

_____. Educação ambiental, qualidade de vida e sustentabilidade. Saúde e sociedade, v. 7, p. 19-31, 1998.

PINDYCK, ROBERT S.; RUBINFELD, DANIEL L. Microeconomia. 2010.

PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO (PNUD). Relatório sobre desenvolvimento humano no Brasil. Rio de Janeiro: IPEA/PNUD, 1996.

_____. Índice de Desenvolvimento Humano. Brasília: PNUD, 2006. [relatório]. Disponível em: <www.pnud.org.br>. Acesso em: 16/10/2018.

RAWLS, John. (1971) Uma teoria da Justiça. Tradução de Jussara Simões. São Paulo: Martins Fontes, 2008.

RENEWICK, R.; BROWN, I. The center for health promotion's conceptual approach to quality of life. In: RENEWICK, R.; BROWN, I.; NAGLER, M. (Eds.). Quality of life in health promotion and rehabilitation: conceptual approaches, issues and applications. Thousand Oaks: Sage, 1996. p.75-86.

RUFFINO NETTO, Antônio. Qualidade de vida: compromisso histórico da epidemiologia. *Saúde debate*, n. 35, p. 63-7, 1992. APUD MINAYO, M. C. S.; HARTZ, Z. M. A.; BUSS, P. M. Qualidade de vida e saúde: um debate necessário. *Ciência e Saúde Coletiva*, v. 5, n. 1, p. 7-18, 2000.

RYFF, C. D. e KEYES, C. L. M. (1995). The structure of psychological well-being revisited. *Journal of Personality and Social Psychology*, 69, 719-727.

SADER, E. A ecologia será política ou não será. In: GOLDENBERG, M. org. *Ecologia, ciência e política: participação social, interesses em jogo e luta de idéias no movimento ecológico*. Rio de Janeiro, Revan, 1992, p. 135-42.

SALLES, Sagid F. & GARCIA, Douglas. (2008 ou 2010) “Em defesa de um conceito pluralista de felicidade”. In: *Revista da Pesquisa e Pós Graduação da UFOP*. Ouro preto, v.8, n. 2, julho/dezembro de 2008 (pp. 40-45).

SANDRONI, Paulo. *Dicionário de economia*. São Paulo: Atlas, 1994.

SANTIN, S. Cultura corporal e qualidade de vida. *Kinesis*, Santa Maria, v.27, p.116-86, 2002.

SCHMIDT, S.; POWER, M.; BULLINGER, M.; NOSIKOV, A. The conceptual relationship between health indicators and quality of life: results from the cross-cultural analysis of the EUROHIS field study. *Clinical Psychology & Psychotherapy*, Hoboken, v.2, n.1, p.28-49, 2005.

SEILD, E.M.F.; ZANNON, C.M.L.C. Qualidade de vida e saúde: aspectos conceituais e metodológicos. *Cadernos de Saúde Pública*, Rio de Janeiro, v.20, n.2, p.580-8, 2004. SANDRONI, Paulo. *Dicionário de economia*. São Paulo: Atlas, 1994.

Seguradora Líder DPVAT, Disponível em: <<https://www.seguradoralider.com.br/release/05-22-2018-boletim-estatistico-dez-anos-de-transito.pdf>>. Acesso em 02 de novembro de 2018.

SIMÃO, João. *Desenvolvimento sustentável: conceitos*. 2017.

SMART, J. J. C. (1956) “Extreme and Restricted Utilitarianism” In: *The Philosophical Quarterly*, v. 6, n. 25, oct. 1956 (pp. 344-354).

SOUZA, Nali de Jesus de. *Desenvolvimento econômico*. São Paulo: Atlas, 1993.

TANI, G. Esporte, educação e qualidade de vida. In: MOREIRA, W.W.; SIMÕES, R. (Orgs.). *Esporte como fator de qualidade de vida*. Piracicaba: UNIMEP, 2002. p.103-16.

TOLEDO, Renata Ferraz de; PELICIONI, Maria Cecília Focesi. Educação ambiental em unidades de conservação. In: *Educação ambiental e sustentabilidade*. 2005. p. 749-769.

VAN PRAAG, B., & FRITJERS, P. (1999). The measurement of welfare and well-being: The Leyden approach. In D. Kahneman, E. Diener, & N. Schwarz (Eds.), *Well-Being: The foundations of hedonic psychology* (pp. 413-433). New York: Russell Sage Foundation.

VARIAN, Hal R. *Microeconomia: uma abordagem moderna*. São Paulo, 2012.

VARNI, J. W.; SEID, M.; RODE, C. A. The PedsQL: measurement model for the pediatric quality of life inventory. *Medical Care*, v. 37, p. 126-139, 1999.

_____. The PedsQL™4.0 as a pediatric population health measure: feasibility, reliability, and validity. *Ambulatory Pediatrics*, v. 3, p. 329-341, 2003.

VASCONCELOS, Marco Antonio; GARCIA, Manuel Enriquez. *Fundamentos de economia*. São Paulo: Saraiva, 1998.

WHOQOL Group. The development of the World Health Organization quality of life assessment instrument (the WHOQOL).

In: ORLEY, J.; KUYKEN, W. (Eds.). *Quality of life assessment: international perspectives*. Heidelberg: Springer, 1994. p.41-60.