



MARIA IZABEL MACHADO
(ORGANIZADORA)

FILOSOFIA CONTEMPORÂNEA

 **Atena**
Editora
Ano 2019



**MARIA IZABEL MACHADO
(ORGANIZADORA)**

FILOSOFIA CONTEMPORÂNEA

Atena
Editora
Ano 2019

2019 by Atena Editora
Copyright © Atena Editora
Copyright do Texto © 2019 Os Autores
Copyright da Edição © 2019 Atena Editora
Editora Chefe: Profª Drª Antonella Carvalho de Oliveira
Diagramação: Rafael Sandrini Filho
Edição de Arte: Lorena Prestes
Revisão: Os Autores



Todo o conteúdo deste livro está licenciado sob uma Licença de Atribuição Creative Commons. Atribuição 4.0 Internacional (CC BY 4.0).

O conteúdo dos artigos e seus dados em sua forma, correção e confiabilidade são de responsabilidade exclusiva dos autores. Permitido o download da obra e o compartilhamento desde que sejam atribuídos créditos aos autores, mas sem a possibilidade de alterá-la de nenhuma forma ou utilizá-la para fins comerciais.

Conselho Editorial

Ciências Humanas e Sociais Aplicadas

Profª Drª Adriana Demite Stephani – Universidade Federal do Tocantins
Prof. Dr. Álvaro Augusto de Borba Barreto – Universidade Federal de Pelotas
Prof. Dr. Alexandre Jose Schumacher – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Mato Grosso
Prof. Dr. Antonio Carlos Frasson – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Antonio Isidro-Filho – Universidade de Brasília
Prof. Dr. Constantino Ribeiro de Oliveira Junior – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Cristina Gaio – Universidade de Lisboa
Prof. Dr. Deyvison de Lima Oliveira – Universidade Federal de Rondônia
Prof. Dr. Edvaldo Antunes de Faria – Universidade Estácio de Sá
Prof. Dr. Eloi Martins Senhora – Universidade Federal de Roraima
Prof. Dr. Fabiano Tadeu Grazioli – Universidade Regional Integrada do Alto Uruguai e das Missões
Prof. Dr. Gilmei Fleck – Universidade Estadual do Oeste do Paraná
Profª Drª Ivone Goulart Lopes – Istituto Internazionele delle Figlie di Maria Ausiliatrice
Prof. Dr. Julio Candido de Meirelles Junior – Universidade Federal Fluminense
Profª Drª Keyla Christina Almeida Portela – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Mato Grosso
Profª Drª Lina Maria Gonçalves – Universidade Federal do Tocantins
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Prof. Dr. Marcelo Pereira da Silva – Universidade Federal do Maranhão
Profª Drª Miranilde Oliveira Neves – Instituto de Educação, Ciência e Tecnologia do Pará
Profª Drª Paola Andressa Scortegagna – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Rita de Cássia da Silva Oliveira – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Sandra Regina Gardacho Pietrobon – Universidade Estadual do Centro-Oeste
Profª Drª Sheila Marta Carregosa Rocha – Universidade do Estado da Bahia
Prof. Dr. Rui Maia Diamantino – Universidade Salvador
Prof. Dr. Urandi João Rodrigues Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará
Profª Drª Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande
Prof. Dr. Willian Douglas Guilherme – Universidade Federal do Tocantins

Ciências Agrárias e Multidisciplinar

Prof. Dr. Alan Mario Zuffo – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Alexandre Igor Azevedo Pereira – Instituto Federal Goiano
Profª Drª Daiane Garabeli Trojan – Universidade Norte do Paraná
Prof. Dr. Darllan Collins da Cunha e Silva – Universidade Estadual Paulista
Profª Drª Diocléa Almeida Seabra Silva – Universidade Federal Rural da Amazônia
Prof. Dr. Fábio Steiner – Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul
Profª Drª Girlene Santos de Souza – Universidade Federal do Recôncavo da Bahia
Prof. Dr. Jorge González Aguilera – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Júlio César Ribeiro – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Profª Drª Raissa Rachel Salustriano da Silva Matos – Universidade Federal do Maranhão
Prof. Dr. Ronilson Freitas de Souza – Universidade do Estado do Pará
Prof. Dr. Valdemar Antonio Paffaro Junior – Universidade Federal de Alfenas

Ciências Biológicas e da Saúde

Prof. Dr. Benedito Rodrigues da Silva Neto – Universidade Federal de Goiás
Prof. Dr. Edson da Silva – Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri
Profª Drª Elane Schwinden Prudêncio – Universidade Federal de Santa Catarina
Prof. Dr. Gianfábio Pimentel Franco – Universidade Federal de Santa Maria
Prof. Dr. José Max Barbosa de Oliveira Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará
Profª Drª Magnólia de Araújo Campos – Universidade Federal de Campina Grande
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Profª Drª Vanessa Lima Gonçalves – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande

Ciências Exatas e da Terra e Engenharias

Prof. Dr. Adélio Alcino Sampaio Castro Machado – Universidade do Porto
Prof. Dr. Alexandre Leite dos Santos Silva – Universidade Federal do Piauí
Profª Drª Carmen Lúcia Voigt – Universidade Norte do Paraná
Prof. Dr. Eloi Rufato Junior – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Fabrício Menezes Ramos – Instituto Federal do Pará
Prof. Dr. Juliano Carlo Rufino de Freitas – Universidade Federal de Campina Grande
Profª Drª Neiva Maria de Almeida – Universidade Federal da Paraíba
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Prof. Dr. Takeshy Tachizawa – Faculdade de Campo Limpo Paulista

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) (eDOC BRASIL, Belo Horizonte/MG)	
F488	Filosofia contemporânea [recurso eletrônico] / Organizadora Maria Izabel Machado. – Ponta Grossa, PR: Atena Editora, 2019. Formato: PDF Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader. Modo de acesso: World Wide Web. Inclui bibliografia ISBN 978-85-7247-708-6 DOI 10.22533/at.ed.086191710 1. Filosofia – Estudo e ensino. I. Machado, Maria Izabel. CDD 100.7
Elaborado por Maurício Amormino Júnior – CRB6/2422	

Atena Editora
Ponta Grossa – Paraná - Brasil
www.atenaeditora.com.br
contato@atenaeditora.com.br

APRESENTAÇÃO

A obra “Filosofia Contemporânea” aqui apresentada é composta de 12 capítulos que têm como fio condutor as contribuições da filosofia para pensar o hoje. Embora a filosofia seja o alicerce sobre qual se assentam as reflexões desenvolvidas na obra cabe destacar seu caráter multidisciplinar, uma vez que ao se desafiarem a produzir reflexões sobre o vivido os autores e autoras o fizeram considerando o dinamismo da existência e a complexidade do existir.

Os temas desenvolvidos ao longo da obra foram ordenados de maneira a aproximar tematicamente seus autores, razão pela qual não há uma ordem de importância numericamente estabelecida. Do primeiro ao último o mérito está na reflexão em si e não na relevância do trabalho.

Dentre os primeiros quatro capítulos se encontram reflexões focadas no sujeito e nos desafios de existir frente ao sofrimento, frente ao absurdo da vida. As tensões entre liberdade, vontade e responsabilidade nos conduzem a um empreendimento reflexivo que como menciona um dos autores nos sensibiliza para o perpétuo nascer e perecer da existência.

As temáticas do segundo bloco de capítulos, entre o 5º. E 7º, reúnem reflexões acerca da modernidade e seus desafios. Se fosse possível concentram em uma questão poderíamos perguntar: o que estamos fazendo do mundo e de nossas vidas nele? As tecnologias que de forma quase totalitária orientam nosso cotidiano contemporaneamente também impõem seus custos: se por um lado nos lançam para o progresso, de outro nos recordam dos desafios éticos da manipulação da vida, dos perigos do sequestro de sentido pelo uso incessante de equipamentos e nos confinam no encurtamento do tempo.

O terceiro e último bloco tem um caráter, se assim podemos afirmar, mais propositivo. É possível nos resgatar como humanidade? É possível que a beleza e o compromisso ambiental nos restabeleçam sentidos adormecidos? As contribuições presentes a partir do 8º. Capítulo nos convidam, desta forma, a pensar acerca das contribuições filosóficas não apenas para uma vida boa, mas para uma vida melhor. Esse caminho, como chama a atenção um dos autores, só será possível mediante o compromisso com a natureza, com nossos pares e com nossa própria subjetividade.

Desta maneira convidamos leitores e leitoras a essa viagem pela busca de sentido, na problematização da vida e nas práticas transformadoras tendo a filosofia como farol.

Boa leitura.

Maria Izabel Machado

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1	1
A NOÇÃO DE TRIEB E SOFRIMENTO EM SCHOPENHAUER E FREUD	
Suely Poitevin	
DOI 10.22533/at.ed.0861917101	
CAPÍTULO 2	8
A FILOSOFIA DA EDUCAÇÃO NO PENSAMENTO DE THEODOR ADORNO	
Juliano Bernardino de Godoy	
DOI 10.22533/at.ed.0861917102	
CAPÍTULO 3	20
AS TEORIAS DO RECONHECIMENTO: CHARLES TYLOR E AXEL HONNETH	
José Vitor Lemes Gomes	
DOI 10.22533/at.ed.0861917103	
CAPÍTULO 4	35
O MAL EXECUTADO POR PESSOAS NORMAIS E SENSATAS: DOS HORRORES DO NAZISMO À MODERNIDADE LÍQUIDA	
Fernando Zan Vieira	
Waislan Nathan Ferreira Oliveira	
DOI 10.22533/at.ed.0861917104	
CAPÍTULO 5	39
PARIS NO SÉCULO XX, LISBOA NO SÉCULO XXI OU A MONOTONIZAÇÃO DO MUNDO: A IDEIA DE CIDADE NO ANTROPOCENO	
Bruno Rego	
DOI 10.22533/at.ed.0861917105	
CAPÍTULO 6	51
CRISE, TRANSFORMAÇÕES SOCIAIS E COMPRESSÃO DO ESPAÇO-TEMPO NA CONTEMPORANEIDADE	
José Rangel de Paiva Neto	
Ingridy Lammonikelly da Silva Lima	
Bernadete de Lourdes Figueiredo de Almeida	
DOI 10.22533/at.ed.0861917106	
CAPÍTULO 7	63
A RAZÃO COMUNICATIVA COMO ALTERNATIVA PARA A RAZÃO INSTRUMENTAL NA BIOÉTICA GENÉTICA	
Miguel da Silva Santos	
José Luis Sepúlveda Ferriz	
DOI 10.22533/at.ed.0861917107	
CAPÍTULO 8	75
MARCUSE E A TEORIA CRÍTICA DA SOCIEDADE: UMA INTRODUÇÃO	
Helio Fernando Lôbo Nogueira da Gama	
DOI 10.22533/at.ed.0861917108	

CAPÍTULO 9	83
UMA LEITURA ESTÉTICA DO REI DO POP À LUZ DO PENSAMENTO KANTIANO	
Cláudia de Araújo Marques	
Marcos Antonio Firmino	
Renato Gonçalves de Oliveira	
DOI 10.22533/at.ed.0861917109	
CAPÍTULO 10	91
FILOSOFIA DO DIREITO: UMA BREVE ANÁLISE	
Adelcio Machado dos Santos	
Joel Cesar Bonin	
DOI 10.22533/at.ed.08619171010	
CAPÍTULO 11	105
O ENGAJAMENTO E O ENSINO FILOSOFIA: UMA REFLEXÃO A PARTIR DO PENSAMENTO DE ELISETE TOMAZETTI	
Maria Catarina Ananias de Araújo	
DOI 10.22533/at.ed.08619171011	
CAPÍTULO 12	115
UMA ARTICULAÇÃO ECOSÓFICA NA CONTEMPORANEIDADE	
Kellison Lima Cavalcante	
DOI 10.22533/at.ed.08619171012	
SOBRE A ORGANIZADORA	125
ÍNDICE REMISSIVO	128

CRISE, TRANSFORMAÇÕES SOCIAIS E COMPRESSÃO DO ESPAÇO-TEMPO NA CONTEMPORANEIDADE

José Rangel de Paiva Neto

Universidade Federal da Paraíba

João Pessoa – PB

Ingridy Lammonikelly da Silva Lima

Universidade Federal da Paraíba

João Pessoa – PB

**Bernadete de Lourdes Figueiredo de
Almeida**

Universidade Federal da Paraíba

João Pessoa – PB

RESUMO: O estudo contempla fragmentos dos fundamentos de uma pesquisa sobre compressão do espaço-tempo, transformações sociais e suas consequências decorrentes do ritmo contemporâneo do sistema. Contendo no fragmento aqui expresso partes fundamentais que subsidiaram a construção do objeto. Trata-se de uma pesquisa exploratória de caráter bibliográfico, com teor qualitativo que utiliza-se do método crítico em seu delineamento. Buscando correlacionar categorias filosóficas e percursos históricos à contemporaneidade.

PALAVRAS-CHAVE: Compressão Espaço-tempo, crise, capitalismo, transformações sociais

CRISIS, SOCIAL TRANSFORMATION AND COMPRESSION OF SPACE-TIME IN CONTEMPORARYITY

ABSTRACT: The study contemplates fragments of the foundations of a research on space-time compression, social transformations and their consequences resulting from the contemporary rhythm of the system. Containing in the fragment here expressed fundamental parts that subsidized the construction of the object. This is an exploratory research of bibliographic character, with qualitative content that uses the critical method in its design. Seeking to correlate philosophical categories and historical paths to contemporaneity.

KEYWORDS: Space-time compression, crisis, capitalism, social transformations

1 | INTRODUÇÃO

Na contemporaneidade com o advento do desenvolvimento da sociedade, novas tecnologias vão se inserindo na vida cotidiana do ser humano, a utilização destas tornam-se cada vez mais simbióticas, em especial nos grandes centros urbanos, a naturalização é tamanha que quase não consegue-se imaginar a vida sem as benesses concedidas por automóveis, eletrodomésticos, eletrônicos e

gadgets de todos os tipos.

As gerações mais recentes, cada vez mais cedo, estão sendo inseridas nessa lógica, torna-se algo rotineiro e praticamente indispensável, sua utilização extrapola os limites das residências, das vias de transporte e invadem até mesmo o cotidiano do trabalho, do lazer, da intimidade.

No entanto, em meio aos benefícios inúmeros concedidos pela viabilidade da tecnologia, também podemos visualizar alguns elementos de caráter contraditório, elementos estes que são típicos, quando tratamos de todo aparato superestrutural propiciado pelo modo de produção contemporâneo, portanto carrega consigo o formato discrepante do potencial desenvolvimento das forças produtivas desatrelado da emancipação política, social e humana.

Ao estudo aqui relatado interessa a análise de tais elementos contrapostos da tecnologia na sociedade contemporânea delimitado essencialmente pela associação do automóvel com a telefonia móvel e os consequentes perigos advindos desta relação. Buscando realizar de forma científica a apreensão do fenômeno dos acidentes de trânsito no Brasil e sua relação com o uso do celular.

Para tal análise de forma crítica faz-se necessário visualizar as transformações trazidas na sociedade pós crise de 1970 que instituíram um modo de vida com novas atribuições ao ser humano.

Em especial, vê-se as transformações na infraestrutura da lógica social, com as transformações nas relações de trabalho, as quais foram capitaneadas por um intenso modelo “flexibilizante”, o desenvolvimento das forças produtivas introduziu novas tecnologias, os produtos ganharam ainda mais poder de fetiche, a obsolescência programada tornou os produtos cada vez mais descartáveis, a sociedade por consequência trabalha mais rápido, consome mais rápido, comunica-se mais rápido, transporta-se mais rápido, no sentido de atender as expectativas e acompanhar o ritmo do modelo que se instaura.

O geógrafo David Harvey (2009) compreende tal dinâmica quanto a compressão espaço-tempo, onde nesse modelo de sociedade que o capitalismo contemporâneo nos proporciona, não há espaços para percursos, preza-se pelo imediatismo, pelo presenteísmo, adota-se a máxima capitalista da perda de tempo como perda de lucratividade.

Mesmo diante do adoecimento físico e psíquico tal máxima permanece sendo seguida, mesmo diante o tempo de folga, a exemplo pessoas em shows de artistas ou viagens, passeios, momentos de descontração, preocupam-se mais com fotos e filmagens do que aproveitar o momento, não há tempo para parar e observar pois gravar por mecanismos tecnológicos possibilitam não perder tempo e reaproveitar aquele momento em outro lugar, mesmo que posteriormente não aconteça.

2 | CAPITALISMO, CRISE E COMPRESSÃO ESPAÇO-TEMPO

Em nível mundial, o sistema de produção vigente, vivenciou uma crise de dimensões estruturais que perdura até os dias atuais. De acordo com Mézaros (2002), as crises são próprias e inerentes do sistema capitalista e sempre se processam no âmbito das “três dimensões fundamentais do capital”, produção, consumo e circulação de mercadorias, sendo em uma ou duas dimensões de forma isolada, formando crises cíclicas ou de forma concomitante nas três dimensões, formando uma crise estrutural. A crise iniciada em 1970 define-se quanto crise de dimensões estruturais por proporcionar proximidade aos limites absolutos do sistema, possuindo quanto consequência um movimento processual de reestruturação que desencadeou profundas transformações societárias. (MÉSZAROS, 2002)

É válido ressaltar que o mundo já vivenciara experiência semelhante em 1929, onde as estratégias de enfrentamento a crise demonstraram de forma plausível, profundas transformações sociais, a resposta encontrada pautou-se num sistema de acumulação fordista, com utilização da linha de produção no aumento da exploração e conseqüentemente da lucratividade, com a modernização aliada as tentativas de bem estar social da classe trabalhadora, a racionalização burocrática e científica, promovendo produção e consumo em massa, imprimindo tanto à nível econômico quanto à nível sociocultural uma nova ética e estética que trazia consigo o padrão da aclamada modernidade, um novo *modus operandi* no cotidiano das classes.

Na contemporaneidade é possível verificar também tais transformações, dessa vez advindas da crise estrutural de 1970. O modelo acumulativo que sobrepuja o Fordismo foi chamado de acumulação flexível, e capitania crescente flexibilidade nas relações, sejam elas de trabalho, de mercado de trabalho, de produtos, de padrões de consumo e de sociabilidade em geral. (HARVEY, 2009)

É importante atentar que tal sistema de produção não limita-se à economia, mas perpassa a cultura, as artes, o cotidiano, a política, a ideologia, as relações sociais, como bem aponta Tonet e Lessa (2011, p.65) “o capital impõe a sua dinâmica própria a toda a reprodução social. Em um polo, como estruturador de um mercado mundial e, em outro polo, como estruturador da vida cotidiana de cada um de nós.”.

Portanto todo progresso/avanço tecnológico, ou não, obtido é atravessado pelas possibilidades ou impossibilidades que permeiam a lógica do sistema e das medidas ideológicas que subsidiam a subjetividade no cenário sociocultural.

Kern aceita que “o telefone, o telegrafo sem fio, o raio x, o cinema, a bicicleta, o automóvel e o aeroplano estabeleceram o funcionamento material” de novos modos de pensar sobre o tempo e o espaço e de vivencia-los. Embora ansioso para sustentar a independência dos desenvolvimentos culturais, ele alega que “a interpretação de fenômenos como estrutura de classe, diplomacia e tática de guerra em termos de modalidades de tempo e espaço possibilita a demonstração de sua similaridade essencial com considerações explícitas do tempo e do espaço na literatura, na filosofia, na ciência e na arte” (HARVEY, 2009, p.241, grifos do autor)

Dentre os fatores psicossocioculturais visivelmente extraídos e proporcionados do contexto de reestruturação produtiva e que permitem seus reflexos no cotidiano, como apontado anteriormente, alguns autores da teoria crítica, tal como Harvey (2009) e Giucci (2004) enxergam no controle da velocidade/aceleração do tempo e do espaço elementos que possuem um papel fundamental nas transformações, perpassando fordismo e acumulação flexível na intenção de propulsionar “giros” mais rápidos no ciclo da mercadoria paralelo a uma conseqüente adequação da vida social e cultural a suas novas demandas.

É sabido que os conceitos de tempo e espaço estão submetidos à lógica do sistema de produção, sendo desde sempre, nesta lógica, parte integrante da propriedade privada e da mercadologização, isto é, a classe submetida à exploração de sua força de trabalho, submete também o emprego de seu tempo.

David Harvey (2009, p.210) cita exemplos ainda mais aguçáveis da relação do controle do tempo e espaço, como vê-se no fordismo a introdução da: “[..] folha de ponto, o relógio, os informantes e as multas”. Em relação ao espaço, sua concepção toma forma com a fomentação de um mercado internacional, racionalização dos espaços para produção eficiente, organização geoespacial em todos os sentidos, desde residencial, transportes, comunicação.

Na acumulação flexível cita-se com maior efervescência a desintegração vertical, com contratações flexíveis cada vez mais precarizadas, desarticuladas da rigidez formalista, a distribuição e segregação dos espaços, os sistemas de produção por demandas, aperfeiçoamento de rede de informações e distribuição mercadológica, virtualização do mercado, obsolescência programada, entre outros fatores. (HARVEY, 2009)

No entanto a contemporaneidade eleva tal máxima da aceleração e da utilização dos espaços a um novo patamar. Harvey (2009) aponta tal fenômeno quanto a “compressão do tempo-espaço”, no sentido de promover uma circulação social tão rápida, que encurta distancias, que imediatiza serviços, consumos, comunicações, e que preconiza consigo os “valores e virtudes da instantaneidade e da descartabilidade” como fatores jusnaturais da existência humana.

Pelo intermédio desses mecanismos (altamente eficazes da perspectiva da aceleração do giro dos bens no consumo), as pessoas foram forçadas a lidar com a descartabilidade, a novidade e as perspectivas de obsolescência instantânea. “Em comparação com a vida numa sociedade que se transforma com menos rapidez, hoje fluem situações em qualquer intervalo de tempo dado – e isso implica profundas mudanças na psicologia humana” (HARVEY, 2009, p.258-259, grifos do autor)

Portanto a subjetividade humana que se constrói nesse quadro advém da força da individualização, imediatividade, descartabilidade, obsolescência que são marcos da lógica contemporânea. No entanto, no percurso da busca irrefreável pela acumulação, causa-se prejuízos irreparáveis a todos, possibilitando uma apropriação subjetiva adoecida pela lógica solidificada do sistema. Prejuízos relativos à exploração

da força de trabalho flexibilizado, prejuízos à saúde mental pela lógica do consumo imediato e descartável, enfraquecimento das relações sociais, isolamento pelo individualismo exacerbado, ansiedade gerada pela satisfação de necessidades aqui e agora, assim como demais prejuízos relativos a pressão pela economia máxima de tempo e pela redução máxima de espaços.

3 | SOBRE AS TRANSFORMAÇÕES SOCIAIS E A COMPRESSÃO DO ESPAÇO-TEMPO

O mundo sofreu com diversas transformações societárias no que tange o período póstumo à década de 1970. O capitalismo, em sua faceta mais contemporânea, com a maturidade do desenvolvimento das forças produtivas e da racionalização da lógica de centralização e acumulação, sobressaiu de uma crise de ordem estrutural com um processo de reestruturação e reorganização da sociedade, como consequência para além de um processo de mudanças flexibilizantes no mundo do trabalho, na política, na economia, também tivemos transformações que inflexionaram a cultura, a ideologia e o ritmo desse novo modelo de sociedade.

Tais transformações impulsionaram o sujeito a adequar-se e estimular tal “nova estrutura de vida social”. A ideia das metanarrativas como trabalho, classe, políticas, acabaram ditas por obsoletas e emerge no novo caldo societário a organização de conceitos muito mais voláteis, presenteístas e principalmente voltadas a lógica do consumo.

A necessidade do homem de transportar-se e ampliar sua capacidade de mobilidade não data exclusivamente desse período, mas detém um percurso histórico que antecede e perpassa o capitalismo, como por exemplo a utilização de animais para locomoção em sociedades primitivas (e contemporâneas), a criação dos veículos com tração animal, veículos artesanais, manuais, para transporte de si mesmo, ou de objetos necessários a sua reprodução social, são possibilidades visualizadas mesmo antes da criação dos veículos como se reconhece nesse modo de produção atual.

No entanto, faz-se necessário ressaltar que é nos marcos históricos desse sistema que os desenvolvimentos das forças produtivas permitem a revolução industrial, a introdução massiva e mecanizada do sistema de produção, possibilitando a produção em larga escala, a ampliação técnica, tecnológica e científica, assim como, conseqüentemente, a criação e produção em massa de veículos mecânicos (mais recentemente mecânicos/eletro-eletrônicos) denominados automóveis, para facilitar a mobilidade do ser humano.

Giucci (2004.p,14) ressalta que “O automóvel está na base das transformações do Capital [...]”, referindo-se a sua importância histórica quanto transformador das formas de locomoção através de veículos e a conseqüente abreviação do tempo e encurtamento dos espaços, quanto a seu caráter fetichista quanto mercadoria vinculada

a racionalidade fordista inserida nos marcos do capitalismo pré-crise de 1970.

É válido ressaltar que o automóvel também permeia influências substancialmente no modelo mais contemporâneo de acumulação no sistema capitalista, a acumulação flexível (reconhecido por alguns autores quanto modelo pautado sob a influência “Toyotista”) que tornou-se efetivamente parte constituinte da materialidade do processo de reestruturação produtiva a partir crise de 1970.

Paradoxalmente, estamos diante de uma história limitada e indefinida. Convivemos com a automobilidade, embora não com seus primeiros problemas e respostas. O automóvel é ao mesmo tempo nosso passado, presente e futuro. Não desapareceu. Pelo contrário, sua participação aumentou de forma brutal ao longo do século XX e continua vigorosa no começo do terceiro milênio. (GIUCCI, 2004, p.24)

Giucci (2014,) relata que muitas variações tem acontecido, mas no que se refere ao automóvel quanto estrutura, tem se avançado bastante, pois até pouco tempo atrás o mais inovador veículo de locomoção moderno, durante muitos anos foi de acordo com Giucci (2014, p.14): “um conjunto inseguro de peças e mecanismos, sem chaves [...] aberto, sem seta ou espelho retrovisor”, formatos iniciais desarticulados dos propósitos de segurança e das posteriores leis e metas que viriam a regular o trânsito, o veículo e conseqüentemente a segurança do ser humano, que em paralelo com o seu potencial de aumentar a capacidade de velocidade propiciou também adversidades tal qual acidentes e mortes em sua utilização, pela insegurança, porém faz-se necessário uma apreensão mais cuidadosa dos dados no quadro conjuntural da sociedade contemporaneamente e analisar o quanto em evolução técnica o automóvel foi modificado a ponto de encontrar-se num formato completamente distinto.

O sistema de deslocamento humano através dos veículos automotores tratou de inaugurar um dos grandes passos do século passado, proporcionando a redução do tempo de percurso entre dois pontos em vias terrestres.

Tal transporte sobrepôs à coletividade e via única dos trens e bondes, assim como a incapacidade das bicicletas para imprimir além de um meio eficaz de deslocamento também um novo objeto de individualização. “A extraordinária vitalidade do automóvel está no fato de que ele, de modo relativamente rápido, passou a ser visto como uma exigência do mundo moderno – economia de tempo, utilidade, trabalho, liberdade, independência, prestígio”. (GIUCCI, 2004, p. 19)

Sendo assim, logo constitui-se quanto mecanismo essencial da cultura do pensamento moderno, se colocando tanto como objeto de poder, de fetiche, quanto criando a cultura da necessidade e adaptando a realidade dos centros urbanos que seriam o principal meio a recebe-los.

Maricato (2008) reflete que o papel tão central dado aos veículos automotores advém dos ditames mercadológicos, ora como inovação tecnológica para classe dominante, no pré fordismo, ora como objeto de fetiche e consumo em massa propiciada pelo fordismo, ora como elemento necessário nos novos espaços urbanos promovidos pela acumulação flexível.

A cidade do fim do século XX se confunde com a região. Se o taylorismo e o fordismo (formas de organização da produção industrial no início e no fim do primeiro quarto do século XX, respectivamente) induziram a uma ocupação urbana mais concentrada, a disseminação do automóvel e o pós-fordismo determinaram uma ocupação dispersa e fragmentada. A robotização, a terceirização, a incorporação do just in time obedecendo a uma nova estratégia logística, a mobilidade do capital que transfere unidades de produção para regiões ou países onde a mão-de-obra é mais barata e a legislação ambiental menos rigorosa, condenando ao abandono cidades marcadas pela produção fordista (como o caso clássico de Detroit), todas essas características da chamada globalização levam a uma mudança na ocupação do território. (MARICATO, 2008, p.06)

Ao realizar tal análise, Maricato (2008) possibilita a reflexão sobre as transformações na organização do espaço com a reestruturação produtiva, verificando o poder segregador e fragmentador da urbanização.

A nova lógica organizativa, descentralizada, condiciona espaços estratégicos para sociabilidade do capital privado, tal qual exemplifica-se a ocupação de espaço pelos grandes shopping centers, os estacionamentos privativos, hotéis, restaurantes, enquanto a habitação, em especial as mais pauperizadas, encontram-se periféricas, distantes, mal situadas. Maricato (2008, p. 06) ainda enfatiza que em pesquisa da Faculdade de Arquitetura da USP, verificou-se na cidade de São Paulo – SP a existência de residências sem saneamento básico ou até mesmo minimamente um banheiro, mas que dispunham de um automóvel, em suas palavras: “Sem o automóvel não há como abastecer uma casa na cidade marcada pela urbanização dispersa”.

Faz-se necessário ressaltar que o automóvel definitivamente está inserido na lógica dominante e como mercadoria que é, com o potencial sociocultural que dispõe também está envolto pela lógica de compressão do tempo-espaço.

Como já admitimos, o rumo tomado pelo crescimento das cidades impôs a necessidade do automóvel, mas como qualquer outro produto de consumo industrial, e mais do que qualquer outro, ele não escapa ao fetichismo da mercadoria. Ao comprar um automóvel, o consumidor não adquire apenas um meio para se locomover, mas também masculinidade, potência, aventura, poder, segurança, velocidade, charme, entre outros atributos. (MARICATO, 2008, p.08)

As introjeções à nível psicológico são inúmeras, pela forma fetichizada e alienada que o carro se apresenta quanto mercadoria deste modelo de sociedade. Os espaços urbanos criam sua necessidade, mas este também é objeto de poder, pelo status que oferece, de masculinidade e charme, por sua vinculação ao poder no modelo de sociedade patriarcal em que situa-se, de aventura, pela liberdade individual que lhe é referida, potência e velocidade por abreviar deslocamentos entre distancias.

Trata-se portanto do automóvel, assim como demais objetivações frutos do trabalho humano, de um objeto apropriado pela lógica do sistema, algo de extrema importância no processo evolutivo do ser humano, mas inserido nas contradições típicas do modo de produção, um objeto que ao mesmo tempo pode revelar o status, garantir o acesso ou não à localidades essenciais, encurtar espaços e economizar tempo.

As transformações da reestruturação produtiva, flexibilizou e tornou os valores

flexibilizantes quanto conduta louvável dos homens em sociedade, flexibilização essa que atrelada ao processo de globalização viu na tecnologia e na virtualidade sua maior aliada para alcançar determinada naturalização na vida em sociedade.

A fragmentação e a globalização da produção econômica engendram dois fenômenos contrários e simultâneos: de um lado, a fragmentação e dispersão espacial e temporal e, de outro, sob os efeitos das tecnologias de informação, a compressão do espaço – tudo se passa aqui – sem distâncias, diferenças nem fronteiras – e a compressão do tempo – tudo se passa agora, sem passado e sem futuro. (CHAUÍ, 2004, p.151)

Tal como os meios de transporte viabilizam a segregação pelas questões individualizantes, pela relação de poder, entre outros demais fatores já explicitados anteriormente, vê-se o mesmo contraditoriamente auxiliando no encurtamento de distâncias e promovendo a abreviação na resolução de fatores do cotidiano. Da mesma forma a telefonia móvel proporciona distanciamento e fragmentação das relações próximas no cotidiano, ao mesmo tempo que promove o encurtamento, ou melhor, a imediaticidade das comunicações e relações à distância.

É válido ressaltar os aspectos que interessam ao sistema à introdução de uma tendência globalizante e amplamente informacional. Trata-se de um passo de fundamental importância para a mundialização do capital, para a quebra de fronteiras internacionais para os grandes industriais, para a exploração descentralizada, ao mesmo tempo em que se busca um mercado consumidor também descentralizado, à níveis internacionais, ampliando de tal forma o poder dos formatos fictícios do capital, como nas “ações” ou “porcentagem” de participação em empresas e da especulação do sistema financeiro.

No entanto, a telefonia móvel não apenas serve como vetor de comunicação e imediaticidade no mundo contemporâneo, mas com o advento da internet e sua massificação, vê-se nos aparelhos celulares, em especial, nos smartphones, possibilidades ainda maiores no campo da virtualização globalizante.

Com a Internet acessível pelo celular, a rede e todos seus serviços tornam-se móveis. Desde a incorporação, pelos telefones, de uma gama variada de funções proporcionadas pelo acesso à Internet, os aparelhos se tornaram também possibilidades de estado de conexão permanente, dentre as quais se destacam: compartilhar dados em redes sociais, enviar e receber fotos em tempo real, saber o melhor trajeto no trânsito e ler notícias em “tempo real”. (RODRIGUES, 2010, p.10)

Na contemporaneidade não só a comunicação, e suas novas formas de serem exploradas, fazem parte dessa lógica, mas também o acesso a serviços, à leitura, cultura, informação, e principalmente ao consumo, ao controle e a desterritorialização. (RODRIGUES, 2010, p.12)

As redes sociais, e o consumo virtual, através da telefonia móvel, tornaram-se vetores do desmonte das metanarrativas, do reforço da descartabilidade, da obsolescência, tudo acontece muito rápido, muito volátil, como se num piscar de olhos tudo pudesse mudar. De forma paradoxal imprime o caráter flexibilizante e controlador ao mesmo tempo, ofertando uma “liberdade” dentro de uma gama de possibilidades

previstas, Tal consonância facilita a propagação rapidamente de tendências, subsidiam opiniões, sejam elas equivocadas ou não.

Nas redes sociais, elos afetivos se misturam a relações úteis, e as formas de sociabilidade privilegiariam competências que passaram a ser exigidas do trabalhador no capitalismo tardio. A expansão do uso da web em dispositivos móveis promove o estado de conexão permanente, que impulsiona a adesão aos novos valores e articula o ideal de servidão voluntária aos instrumentos de controle, paradoxo máximo da flexibilidade exigida no capitalismo tardio. (RODRIGUES, 2010, p. 13)

A contradição de ao mesmo tempo que proporciona um ambiente tão flexível, proporciona também o controle constitui-se quanto lógica essencial na compreensão da compressão tempo-espço no uso da telefonia móvel.

O Smartphone insere o ser humano num ambiente em que lazer e trabalho confundem-se, a cobrança para uma maior efetividade adentra também a casa e aos momentos particulares, ao mesmo tempo que redes sociais são canais de entretenimento também são canais de fiscalização dos afazeres, de coleta de dados, de traçarem perfil para um potencial consumo.

Tudo de forma simples, direta, quase que automática, pois tal mecanismo acaba por tornar-se parte do cotidiano de 5 Bilhões de pessoas (ou 67% da população mundial) com aparelhos telefônicos e 3,800 bilhões (ou 51% da população mundial) de usuários de internet, de acordo com pesquisa desenvolvido pelo Hootsuite em parceria com We are Made Social em 2017.

Na contemporaneidade o aparelho de telefone celular, com toda a gama de recursos tecnológicos, ligação, fotografia, música, vídeos, acesso à internet e a redes sociais, proporcionados pelos mais avançados softwares e hardwares, assim como os automóveis, que vertem também em tal percurso tecnológico, são nitidamente objetos que despertam interesse e que são fetichizados o suficiente pelos meios alienantes, para que tornem-se objetos de desejo.

É sabido que ambos tem seu uso alienado dentro desta lógica e são vetores da compressão tempo-espço. Sendo introjetados subjetivamente quanto elementos que agilizam, imediatizam e flexibilizam a vida.

Individualmente tais elementos utilizados, já detém sua porcentagem de riscos, nos automóveis, sejam acidentes causados por imprudência, por velocidade excessiva, por utilização de álcool, por desrespeito a sinalização, características típicas de possíveis abreviações de tempo, correspondendo à máxima de “tempo é dinheiro” (portanto não deve ser perdido) abreviando a chegada ao trabalho, a saída do happy hour para o descanso, a chegada no destino de lazer.

Paralelo a tais fatores ainda podem estar em consonância as demonstrações de poder ou masculinidade, a aventura ou sensação de liberdade excessiva em oposição as possíveis inibições de liberdade, entre outros fatores que se conectam com a noção de compressão tempo-espço.

Com alguns segundos sendo perdidos em cada mudança de ação que nossa

mente realiza, uma dose de desatenção vai se acumulando ao fazer com que o risco de acidentes cresça de maneira exponencial. Vamos lembrar que, muitas vezes, necessitamos de ações imediatas e pontuais (e sem margem de erro) para lidar com algum imprevisto no trânsito, como, por exemplo, frear bruscamente para aquela criança que atravessa repentinamente a rua. (NABUCO, 2018, p.01)

As intervenções da compressão tempo-espaço podem materialmente causar impactos no trânsito, podendo proporcionar acidentes com as mais variadas origens. Nem sempre à nível consciente pressupõe-se que tal conduta tem conexão com o macro social, usualmente tal condição é culpabilizada individualmente e isolada da totalidade.

Os celulares também possuem seus riscos, desconcentração pode gerar acidentes, o controle externo pode proporcionar adoecimentos psicológicos, sua mera utilização pode causar enfraquecimento nas relações, sejam elas familiares, amorosas, de trabalho, entre outras condições específicas.

No que diz respeito às rotinas de trabalho, Castells (2007, p.131) observa que uma das principais funções dos dispositivos móveis é a “possibilidade de comprovação”, ou seja, de “instrumento de controle”. Supervisores podem controlar seus funcionários não apenas durante o período de expediente, mas exigir total disponibilidade, sete dias por semana, 24 horas por dia. Também se pode controlar a execução de determinadas tarefas, a partir de mecanismos de localização que rastreiam a presença do trabalhador em determinados lugares. (RODRIGUES, 2010, p.11)

A interseção da utilização do automóvel e do celular buscam duplamente a abreviação do futuro, deslocamento a localidade somado a atenção parcial à comunicação, o que acaba multiplicando os perigos almejados da compressão tempo-espaço.

Recentes pesquisas de ressonância magnética do cérebro revelaram imagens de que o ato de dirigir requer do cérebro a ativação de funções visuais, auditivas, manuais e cognitivas. Um estudo conduzido pela Universidade Carnegie Mellon (EUA) colocou participantes para guiarem em um simulador e, ao mesmo tempo, tinham que avaliar se algumas frases que eram expostas seriam verdadeiras ou falsas. Os resultados da investigação mostraram que ao ouvir conteúdos que demandavam alguma atenção –exatamente o que ocorre quando falamos ao celular–, diminuiu em 37% as atividades do lobo parietal, região associada com o ato de dirigir. Em outras palavras, percebeu-se que guiar e prestar atenção a algo externo fez diminuir algumas funções de processamento espacial do cérebro, drenando assim parte importante da energia vital que seria necessária para uma correta condução veicular. (NABUCO, 2018, p.02)

Para além das explicações da causalidade social, a nível neurológico tal aspecto se consolida, comprovando a perda de funções vitais num mero exame que possibilite o desfoque da atenção. Hoffman (2005) salienta que o comportamento inadequado ao trânsito tal qual imprudência, excesso de velocidade, distração em geral, são responsáveis por aproximadamente 90% de todos os acidentes de trânsito.

4 | CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao determinar a evolução do ser humano entre os blocos históricos desemboca-se no surgimento do modo de produção mais contemporâneo ao qual se pôde chegar a humanidade, dotado de sua ideologia, suas instituições e sua lógica que rege os formatos de relação na sociedade e os consequentes fenômenos que são possibilitados a partir desta estrutura.

Nos formatos mais contemporâneos da estrutura social trabalha-se com um fenômeno exposto por David Harvey (2009) e que imprime uma transformação qualitativa na lógica social e nas relações. Trata-se da compressão espaço-tempo, característica desta fase da sociedade que busca a promoção de uma agilidade no circuito social, diminuindo distancias, imediatizando ocasiões, e que carrega consigo os “valores da vida instantânea e/ou descartável como condições naturais da vivência humana.

Tal fenômeno serve quanto base para interpretação da inserção tanto do automóvel quanto do telefone celular, em específico o smartphone, quanto objetos que paralelamente ao se apresentarem quanto marcos no desenvolvimento das forças produtivas também proporcionam a reprodução dessa lógica, que por diversas vezes mostra-se adocedora e anti emancipadora da capacidade humana.

Os resultados obtidos junto a pesquisa demonstram que o desenvolvimento das forças produtivas proporcionou avanços tecnológicos para que a utilização do de veículos automotores não tenham condições reais de instabilidades e falhas, o que leva a entender que a principal motivação para acidentes e mortes no trânsito advém de condições externas.

Especificamente o fator humano é a causa dos acidentes e mortes no trânsito, mesmo diante de investimentos e esforços internacionais para que haja uma redução, os números continuam expressivos, especialmente em países com índices altos de desigualdade social. Mas por que isso acontece?

A lógica do sistema na contemporaneidade imersa também pelo fenômeno de compressão espaço-tempo atinge a grande maioria das pessoas no globo, independente de classe, de raça, de etnia, de região, os valores da sociedade contemporânea vão adentrando, mensagens instantâneas, fast food, flexibilizações das mais variadas, consumo express, tudo favorece a instituição dessa lógica. No trânsito não há como ser diferente, se o automóvel é um instrumento de encurtamento de distância e de abreviação de situações, é óbvio que está conectado direta e indiretamente a lógica.

A existência de acidentes e mortes pelo trânsito é ainda mais perceptível em países em condições de alta desigualdade social, sendo lugares que além de estarem inseridos comumente na lógica de compressão espaço-tempo ainda são os mais atingidos negativamente pelas condições históricas e econômicas que abrangem todos países periféricos no globo.

Expressivamente o uso do celular no trânsito vem sendo a terceira maior causa

de acidente/mortes no trânsito tendo aumentos reais em estudos realizados entre 2017 e 2018. O celular por sua vez contempla também a abreviação de inúmeros recursos em um único gadget, ligação, fotografia, música, vídeos, acesso à internet, sendo outro instrumento reflexo das necessidades sociais desse tempo.

A utilização de ambos, veículo e telefone celular, condensa a perspectiva da não perda de tempo, de conversar com as pessoas, responder as demandas do trabalho, estudar, interagir, fotografar, relaxar, se distrair, ao mesmo tempo em que desloca-se a um determinado ponto.

É de extrema importância para que tal número de acidentes e mortes no trânsito possam diminuir, que haja um forte investimento no estudo e na intervenção dos fatores precipitantes deste fenômeno.

REFERÊNCIAS

Chauí, Marilena. **Cultura e democracia**. Crítica y emancipación: Revista latinoamericana de Ciencias Sociales, 2004

GIUCCI, G. **A vida cultural do automóvel**: percursos da modernidade cinética. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004.

HARVEY, D. **Condição pós-moderna**: Uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. São Paulo: Loyola, 1992.

HOFFMANN, M. H. Comportamento do condutor e fenômenos psicológicos. **Revista Psicologia: pesquisa e trânsito**, Vale do Itajaí, v.1, n.1, p.17-24, dez. 2005.

MARICATO, E. O automóvel e a cidade. In: **Revista Ciência e Ambiente**. Ed: 37. Vol. 2. Universidade Federal de Santa Maria, Rio Grande do Sul – RS, Jul/Dez 2008.

MÉSZÁROS, I. **Para além da capital**: rumo a uma teoria de transição. Campinas: Editora da UNICAMP. São Paulo: Boitempo editorial, 2002.

NABUCO, C. **O que você ainda não sabe sobre dirigir e usar o celular, mas deveria**. 03 de Julho de 2018. Disponível em: <http://portaldotransito.com.br/noticias/artigo-o-que-voce-ainda-nao-sabe-sobre-dirigir-e-usar-o-celular-mas-deveria/>. Acesso em: 09 de dezembro de 2018.

RODRIGUES, C. Capitalismo Tardio, redes sociais e dispositivos móveis. In: **XIX Encontro da Compós**. PUC-RIO, Rio de Janeiro – RJ, 2010.

SOBRE A ORGANIZADORA

MARIA IZABEL MACHADO Possui graduação (Bacharelado em Licenciatura) em Ciências Sociais pela Universidade Federal do Paraná (2009). Em 2012 defendeu sua dissertação de mestrado no Programa de Pós Graduação em Sociologia (UFPR) na linha de pesquisa “Cultura e Sociabilidades” no eixo temático Violência, Segurança Pública e Direitos Humanos. Em 2017 defendeu sua tese de doutorado (UFPR) também na linha de pesquisa Cultura e Sociabilidades, desta vez no eixo temático Gênero e trabalho. Como pesquisadora se dedicou durante sua formação acadêmica aos temas economia solidária, gênero, trabalho e cuidado. Atualmente as pesquisas em curso se inscrevem na perspectiva pós-estruturalista e de gênero acerca da cartografia dos sujeitos no ensino superior, especialmente na formação em pedagogia.

Como educadora atuou na formação de lideranças populares por meio de ONGs e outras instituições, e também com formação de professores em projetos de cultura de paz nas escolas.

Atuando na docência nas redes públicas e privada desenvolveu trabalhos acerca da inclusão e segregação no ambiente escolar e com uso de literatura em sala de aula para ensino-aprendizagem de sociologia, na educação básica, especialmente no ensino médio.

No ensino superior atuou na Universidade Federal do Paraná (Departamento de Sociologia), na Universidade Estadual de Ponta Grossa (Departamento de Educação) e atualmente atua como docente na Universidade Federal de Goiás (Faculdade de Educação), ministrando disciplinas de sociologia da educação, cultura brasileira e gênero. Nesta instituição ainda desenvolve projeto de extensão interdisciplinar a partir da imbricação educação, sociedade e cultura.

Contato: mariaizabelmachado@ufg.br

ÍNDICE REMISSIVO

A

Acidentes 52, 56, 59, 60, 61, 62

Acumulação Flexível 53, 54, 56

Antropoceno 39, 40, 42, 45, 46, 48, 49

Autointerpretação 21, 24

Autonomia 8, 11, 13, 16, 24, 29, 43, 64, 65, 72, 80, 95, 110

B

Banalidade Do Mal 35

C

Cidade 22, 26, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 57, 62

Conflito 2, 4, 6, 20, 28, 31, 33, 67

Consciência De Si 30, 105, 107

E

Ecologia 115, 116, 117, 118, 119, 120, 122, 123

Ecosofia 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124

Educação 8, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 22, 29, 35, 91, 107, 111, 113, 114, 115, 123, 125

Ensino De Filosofia 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113

Ensino Engajado 105, 111, 113

Escola De Frankfurt 78

Estética 9, 10, 11, 15, 19, 53, 83, 84, 90, 106

Ética 28, 29, 35, 53, 63, 65, 67, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 95, 101, 121

Eugenia 63, 64, 65, 66, 69, 70, 72, 73, 74

F

Filosofia Do Direito 91, 92, 93, 95, 101, 104

G

Genética 63, 64, 65, 66, 67, 69, 70, 71, 72, 73

I

Identidades 27

Industria Cultural 17

L

Liberdade 2, 3, 7, 12, 14, 16, 29, 37, 43, 56, 57, 58, 59, 63, 64, 67, 69, 70, 71, 72, 77, 78, 87,

88, 89, 100, 101, 106, 107, 108

Linguagem 12, 14, 21, 22, 63, 65, 67, 68, 69, 73, 74, 102, 108

M

Massificação 8, 12, 16, 17, 58

Materialismo Histórico 75, 76, 77, 78, 79, 82

Mecanosfera 121

Meio Ambiente 15, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123

Modernidade Líquida 35, 37

Moral 20, 28, 29, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 63, 69, 71, 72, 74

N

Nazismo 35, 36, 80

Neomarxismo 75

Norma 31, 71, 91, 94, 95

P

Performance 83, 87, 88, 89

Pulsão 1, 3, 6

R

Razão Comunicativa 63

S

Sufrimento 1, 2, 3, 5, 6, 7, 12, 37

T

Tecnologia 8, 15, 39, 40, 41, 42, 52, 58, 81, 115, 124

Telefonia Móvel 52, 58, 59

Teoria Crítica 10, 15, 19, 54, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82

Teorias Do Reconhecimento 20

Trânsito 41, 52, 56, 58, 60, 61, 62

Trieb 1, 2, 3, 4, 6, 7

U

Unidimensionalidade 39, 42, 46

V

Valor 23, 24, 25, 91, 93, 94, 95, 97, 101, 119, 120

Vontade 1, 2, 3, 4, 6, 7, 23, 31, 32, 33, 84, 99, 118

Agência Brasileira do ISBN
ISBN 978-85-7247-708-6



9 788572 477086