

**O COMPORTAMENTO NO TRÂNSITO E A SOCIEDADE CONTEMPORÂNEA
BEHAVIOR IN TRANSIT AND CONTEMPORARY SOCIETY**

Suzana Maria de Oliveira¹

Wellington Lima Amorim²

Claudia R. de Oliveira Cantanhede³

RESUMO: O artigo em questão tem como propósito compreender o comportamento dos indivíduos no trânsito brasileiro, a partir da análise de dispositivos constituintes contemporâneos da subjetividade. Acredita-se que um dos fatores que colaboram para o alto índice de acidentes e infrações no trânsito brasileiro está relacionado às prioridades valorativas estabelecidas pelo sistema econômico capitalista, cujas características marcantes a influenciar os indivíduos perpassam a desigualdade e a exclusão social, tendo em vista o parâmetro norteador individualista do sistema. A revisão da literatura em publicações científicas serviu como base de abordagem metodológica.

Palavras-chave: Comportamento no trânsito. Sistema econômico. Sociedade.

ABSTRACT: The article aims to understand the behavior of individuals in Brazilian traffic from the analysis of contemporary constituent devices of subjectivity. It is believed that one of the factors that contribute to the high rate of accidents and infractions in Brazilian traffic is related to the evaluative priorities established by the capitalist economic system whose marked characteristics to influence the individuals cross the inequality and the social exclusion, considering the parameter individualist system leader. The review of the literature in scientific publications served as a basis for a methodological approach.

Keywords: Behavior in traffic. Economical system. Society.

INTRODUÇÃO

Elevadas taxas de desemprego e precarização são capazes de provocar angústia e medo quanto ao futuro. Uma realidade que não diz respeito somente ao trabalho ou ao emprego, mas a toda condição humana. Na medida em que ocorre aceitação e adaptação a um capitalismo concentrador e desigual, as atitudes dos indivíduos podem assumir, facilmente, comportamentos adversos ao bem comum, inclusive no trânsito. A palavra trânsito sugere espaço de circulação e de convivência social, harmônica ou não, e é possível exemplificar essa desarmonia quando se fala em mortes no trânsito. Conforme dados de

¹ Mestre em Psicologia pela UFMA, São Luís, Maranhão, Brasil, suzanaback34@gmail.com

² Pós-doutor em Desenvolvimento Regional - Universidade do Contestado – UNC, UFRGS, Porto Alegre, Rio Grande do Sul, Brasil, wellington.amorim@gmail.com

³ Mestre em Educação pela UFRGS, Porto Alegre, Rio Grande do Sul, Brasil, claudiareginacantanhede@gmail.com

2010 apresentados por Gomes (2014), em termos absolutos e globais, China, Índia, Nigéria e Brasil responderam, respectivamente, pelo maior número de mortes no trânsito. Tratava-se na época de países com baixo Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), se comparado com outros países como Dinamarca e Suécia, que adotavam o “capitalismo evoluído e distributivo” (GOMES, 2014, p. 1). Uma vez que trânsito seguro favorece a harmonia nos deslocamentos e, em oposição, ocorrências infracionais prejudicam a realidade constituída pelos transtornos provocados, inclusive de mortes, o objetivo deste artigo está em analisar a influência do sistema econômico capitalista na subjetividade dos indivíduos. Para tanto, far-se-á inicialmente uma revisão bibliográfica sucinta sobre o referido sistema para, posteriormente, realizar-se a análise da influência na subjetividade. A abordagem metodológica fará uso do método qualitativo por meio de revisão da literatura em publicações científicas

O SISTEMA ECONÔMICO CAPITALISTA E O COMPORTAMENTO NO TRÂNSITO

Harvey (2016), entende capitalismo como qualquer formação social em que pese os processos de circulação e acumulação do capital como hegemônicos e dominantes no fornecimento e moldagem de bases materiais, sociais e intelectuais da vida social. Em outras palavras, trata-se de referência para comportamentos na tomada de decisão, justamente pela sua inerente característica hegemônica e dominante que sustenta a vida cotidiana. Buzzo (2014) revela que o sistema econômico capitalista, ou de mercado, originou-se na passagem da Idade Média para a Idade Moderna. Segundo esse autor, os ideais do capitalismo surgiram com a burguesia (além de cambistas e banqueiros), uma nova classe social, cujas origens remontam o Renascimento Urbano e Comercial dos séculos XIII e XIV, para a qual o interesse estava no “lucro, acúmulo de riquezas, controle dos sistemas de produção e expansão dos negócios” (BUZZO, 2014, p. 12). Tendo como fundamento o mercado, o sistema capitalista se fortaleceu a partir da livre iniciativa e na propriedade privada dos fatores de produção. Tais fatores, como capital e trabalho, “são os recursos indispensáveis para viabilizar um processo produtivo” (MEIRELLES, 2013, p. 15). A partir de sua aplicação na atividade produtiva, a contrapartida existente é a

remuneração. “No caso do trabalho, a contrapartida são os salários e, no caso do capital, são os lucros (considerando apenas o trabalho assalariado e o capital produtivo)” (MEIRELLES, 2013, p. 24). Dessa maneira, convém destacar o exemplo do sistema bancário por Meirelles (2013), onde afirma que, no passado, era intensamente utilizado o fator trabalho (muitos caixas humanos) e pouco o fator capital (caixas eletrônicos). Atualmente, segundo ele, ocorre o inverso. Os autores Vasconcellos e Garcia (2010) definem sistema econômico como:

Forma política, social e econômica pela qual está organizada a sociedade. É um particular sistema de organização da produção, distribuição e consumo de todos os bens e serviços que as pessoas utilizam buscando uma melhoria no padrão de vida e no bem-estar (VASCONCELLOS; GARCIA, 2010, p. 3).

À luz de Catani (1999), existem duas grandes correntes teóricas que buscam entender o que é o capitalismo. Uma delas é representada por Max Weber, chamada culturalista e a outra, representada por Karl Marx, é denominada de histórica. Ambas procuram explicar os mesmos conceitos, entretanto, a partir de pontos de vista diferentes. “A primeira corrente busca explicar o capitalismo através de fatores externos à economia. Para Weber, o capitalismo se constitui a partir da herança de um modo de pensar as relações sociais (as econômicas aí compreendidas) [...]” (CATANI, 1999, p. 7). A segunda corrente, a histórica, parte do princípio de que o capitalismo é “[...] um modo de produção hegemônico ou dominante em uma formação histórica e social determinada” (CATANI, 1999, p. 56). Como coloca Harvey (2007), uma forma de pensamento se torna dominante quando é apresentado um aparato conceitual forte o suficiente para influenciar instituições, valores e desejos. Ao ser internalizado e vivenciado como sentido comum, esta forma de pensar passa a assumir as características de “[...] algo dado y no cuestionable” (HARVEY, 2007, p. 11). Cita o neoliberalismo, no qual o ideal político da dignidade e da liberdade individual são seus aportes fundamentais estratégicos, considerados valores centrais da civilização. Conforme as palavras desse autor:

La suposición de que las libertades individuales se garantizan mediante la libertad de mercado y de comercio, es un rasgo cardinal del pensamiento neoliberal, y ha dominado durante largo tiempo la postura de Estados Unidos hacia el resto del mundo (HARVEY, 2007, p. 13-14).

Ao buscar compreender as modificações determinadas na economia política pelo capitalismo como as que ocorreram nos processos de trabalho, nos hábitos de consumo e nas práticas do Estado, entre outras, Harvey (2002) se utiliza de grandes eventos históricos ocorridos nas últimas décadas para explicar tais mudanças, além do conceito de “*modo de regulamentação*” (HARVEY, 2002, p. 117, grifo do autor), visto como um conjunto de regras e processos sociais interiorizados. Para esse autor, o lucro é o princípio organizador básico da vida econômica, onde as características principais do modo capitalista de produção permanecem como “forças plasmadoras invariantes do desenvolvimento histórico-geográfico” (HARVEY, 2002, p. 117). Sendo um sistema hegemônico para o ocidente estabelecido em sua forma histórico-social, Harvey (2002) cita duas grandes áreas possíveis de torná-lo instável, quais sejam: (1) a desordem nos mercados de fixação de preços e; (2) a necessidade de uma gestão suficientemente controlada sobre a força de trabalho com vistas a garantir valor de produção em termos de lucro para o maior número de capitalistas.

Uma maneira de caracterizar a história recente seria a passagem ocorrida do fordismo para o regime de acumulação flexível. O fordismo teve seu início simbólico em 1914. Apropriando-se de sistemas de produção implantados anteriormente como os de Taylor, Henry Ford adotou em suas fábricas de automóveis, inovações tecnológicas e organizacionais com uma visão diferente para a época, ou seja, a produção de massa, implantando, dessa maneira, uma nova concepção de controle e gerência de trabalho. Enquanto Taylor preocupava-se com o aumento da produtividade no trabalho pela “decomposição de cada processo de trabalho em movimentos componentes e da organização de tarefas de trabalho fragmentadas, segundo padrões rigorosos de tempo e estudo do movimento” (HARVEY, 2002, p. 121), Ford planejava um consumo de massa.

A acumulação flexível, citada anteriormente, “[...] é marcada por um confronto direto com a rigidez do fordismo. Ela se apoia na flexibilidade dos processos de trabalho, dos mercados de trabalho, dos produtos e padrões de consumo” (HARVEY, 2002, p. 140). Surgem, através deste regime, mercados, serviços financeiros, setores de produção inteiramente novos, mas, sobretudo, ocorre forte inovação comercial, tecnológica e organizacional. A partir desse modelo de trabalho, passou a existir, nos países capitalistas, pressão em termos de espaço-tempo, sinônimo do incremento da flexibilidade e da

mobilidade praticada, a qual permite aos empregadores exercer forte controle do trabalho. Além disso, a sua adoção no mundo corporativo gerou, além da utilização crescente das modalidades de trabalho parcial e temporário, “[...] níveis relativamente altos de desemprego “estrutural” [...], rápida destruição e reconstrução de habilidades, ganhos financeiros modestos (quando há) de salários reais e o retrocesso do poder sindical – uma das colunas políticas do regime fordista” (HARVEY, 2002, p. 141).

O sistema capitalista não tem apenas investido em inovações, mas tem se tornado cada vez mais organizado globalmente. A globalização, um dos mecanismos de projeção intercontinental do capitalismo, cujas convicções neoliberais foram determinantes para o seu fortalecimento mundial, trouxe diversos desafios aos indivíduos, uma vez que uma de suas características marcantes está na intensa dinâmica dos negócios que tornaram a sociedade fortemente competitiva e, porque não dizer, conectada. Isto significa que a experiência do trabalho se tornou muito complexo pela inexistência de um espaço não apenas conhecido, mas visível, de relativo fácil controle, ao tornar-se, entre outros aspectos, claramente dependente de um tempo limitado. Nesse sentido, o trabalho atua como intermediador da formação da sociedade (ANTUNES, 1999) e, no cenário da sociedade contemporânea, ter renda financeira se tornou fundamental para enquadramento no sistema. O medo, uma emoção característica da experiência humana passou a ser, assim, uma forte consequência psicológica que atua como pressão na atual conjuntura em diversos âmbitos da sociedade.

No entendimento de Ferreira, Almeida e Guimarães (2013), a concepção neoliberal promoveu um processo de reestruturação produtiva a partir de inovações tecnológicas significativas, que influenciaram não somente o funcionamento de organizações públicas e privadas, mas, sobretudo, o perfil tanto de trabalhadores quanto de profissões. Trata-se de aspectos conjunturais que redimensionaram práticas políticas e econômicas e que levaram a três dimensões do trabalho principais, interdependentes, quais sejam: (1) produção; (2) comportamento e saúde dos trabalhadores e; (3) satisfação dos cidadãos-usuários dos serviços públicos, bem como fidelização dos consumidores no setor privado. Nelas, estão presentes elementos que englobam condições de trabalho e organização do trabalho. Para estes autores, a reestruturação produtiva, cuja natureza é conservadora, caracteriza-se, principalmente:

Por interdependência dos mercados; aceleração das inovações tecnológicas; redução do ciclo de vida dos produtos; globalização da produção, distribuição e comercialização; redes globais de comunicação e informação; conhecimento agregado crescente na produção; redimensionamento das corporações, empresas *light*, enxutas; incremento da terceirização de serviços e do trabalho autônomo. (FERREIRA; ALMEIDA; GUIMARÃES, 2013, p. 558, grifo dos autores).

Nas formas de gestão contemporâneas, “[...] é ainda mais importante que o trabalhador esteja subjetivamente envolvido com sua atividade e com seu empregador” (BERNARDO; SOUSA; PINZÓN, 2013, p. 101). Para eles:

[...] a opressão e a exploração que caracterizam os modelos de gestão predominantes na atualidade ocorrem de forma mais camuflada, capturando a subjetividade do trabalhador, mantendo-o sob um controle sutil por meio de ações manipulatórias que o levam a dedicar-se ao extremo à sua função (BERNARDO; SOUSA; PINZÓN, 2013, p. 101).

A sociedade que se move pelo conceito de perícia de caráter especializado, tem no anseio por competência, uma de suas bases de articulação. Competência é para Zarifian (2001), entre outros aspectos, um processo dinâmico de aprendizagem que se situa num “entendimento prático de situações que se apoia em conhecimentos adquiridos e os transforma na medida em que aumenta a diversidade das situações” (ZARIFIAN, 2001, p. 72). Um entendimento que remete tanto à dimensão cognitiva, quanto à dimensão compreensiva. A ênfase atual em resultados e metas, individuais e/ou coletivas, reflete a mudança ocorrida nos parâmetros de operação organizacionais se comparado com o período taylorista-fordista, mais focado em como fazer. Tal mudança contribuiu para a sensação de compressão do tempo, o qual pode ser um divisor entre saúde e doença, tanto emocional quanto física. A existência de uma sociedade mais justa e mais igualitária se faz com mudança de enfoque, ou seja, pela transformação da realidade que visa prioritariamente satisfazer o poderio econômico para aquela que dá valor ao ser humano. Como argumenta Silveira (2013):

As empresas e demais tipos de organizações são, em sua maioria, sistemas de grande complexidade em contínua interação com os agentes e fatores socioeconômicos existentes em seu ambiente de atuação. [...] A construção de uma sociedade saudável requer que a competição existente nos mercados seja ordenada por princípios e mecanismos reguladores que

impeçam que o crescimento ou a sobrevivência de uma empresa se dê à custa de prejuízos sociais (SILVEIRA, 2013, p. 15-18).

Na medida em que as diretrizes ditadas pela ciência e pela tecnologia foram assumindo características de dominação, a partir do século XIX, o aumento no padrão de vida foi possível com concentração de renda e exclusão da maioria das pessoas. Por meio de entrevistas com mais de setenta mil pessoas em dez países, a Oxfam Internacional, uma confederação de vinte organizações que trabalham em rede em mais de noventa países, incluindo o Brasil, constatou que da riqueza mundial gerada no ano de 2017, “82% foram parar nas mãos do 1% que está no topo, enquanto os 50% mais pobres não viram nada” (OXFAM BRASIL, 2018, p. 6). Isso indica que o 1% mais rico da população mundial detinham mais riqueza que todos os demais habitantes do planeta. Intitulado “*recompensem o trabalho, não a riqueza*”, as referidas informações foram levantadas para serem apresentadas na abertura do Fórum Econômico Mundial em Davos, na Suíça, o qual também aponta que no período de 2006 a 2015, a riqueza dos bilionários aumentou aproximadamente 13% ao ano, enquanto que a renda dos trabalhadores no mesmo período aumentou, em média, 2% a cada ano. Em se tratando de Brasil, “uma pessoa que ganha um salário-mínimo precisaria trabalhar 19 anos para ganhar o mesmo que uma pessoa do grupo do 0,1% mais rico ganha em um mês” (OXFAM BRASIL, 2018, p. 8).

Conforme Oxfam Brasil, a justificativa econômica predominante para tal desigualdade está na existência de talento, esforço e disposição em assumir riscos por parte dos bilionários. Entretanto, a referida confederação afirma que a desigualdade de renda é, na maioria dos casos, “produto de heranças, monopólios ou relações clientelistas com governo” (OXFAM BRASIL, 2018, p. 9). Complementa explicando que milhões de trabalhadores receberam baixos salários, enquanto que os retornos aos acionistas e altos executivos dispararam. Para essa entidade, “Trabalhadores organizados constituem um contrapeso ao poder da riqueza [...]” (OXFAM BRASIL, 2018, p. 13). Chaudray, da Center for Finance for Development Indus Consortiu, acredita que: “A desigualdade aumenta a cada dia. Os trabalhadores estão frustrados, seus salários não correspondem ao custo de vida. Isso se deve à crescente brecha entre ricos e pobres, que restringe quaisquer chances de prosperidade” (OXFAM BRASIL, 2018, p. 8). Trata-se de uma corrida injusta não

apenas pelo bem-estar econômico e social, mas também pela sobrevivência pessoal, com amplas repercussões.

Numa preocupação em caracterizar sofrimento não somente a uma demanda individual, convém citar que: “O sofrimento social gerado em macrocontextos está geralmente associado a formas poderosas de dominação que se estendem através de outras instâncias sociais até atingir famílias, locais de trabalho e indivíduos” (SILVA, 2011, p. 34, grifo da autora). Na medida em que o trabalho “[...] tem relevância constituinte para toda pessoa socializada [...]” (ZANELLI; SILVA; TORDERA, 2013, p. 649), é por meio dele, em especial, que o indivíduo pode afirmar-se consigo mesmo e com os outros, numa dimensão psíquica de vasta conexão de configurações interpessoais. Uma sociedade mais igualitária estaria, justamente, na promoção de maior equidade, assim como a rejeição “a adesão dogmática à economia neoliberal” (OXFAM BRASIL, 2018, p. 14). Na opinião de Meirelles (2013, p. 44), “as economias de mercado podem ser socialmente injustas, mas isso pode ser minimizado por meio de políticas sociais.” Nível de emprego e desenvolvimento econômico são, respectivamente, exemplos de questões estruturais e conjunturais, cujos instrumentos de política econômica exigem eficiência para atender às necessidades e anseios da sociedade. Os Relatórios de Desenvolvimento Humano (RDHs) do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) são considerados como referência para o entendimento da situação, global e local, quanto ao conjunto de ações aplicadas pelos países em se tratando de desenvolvimento humano.

Meirelles (2013) esclarece que o IDH é um indicador calculado pelo PNUD e avalia três dimensões do desenvolvimento humano, a saber: renda, longevidade e educação. Obtido com base em dados econômicos e sociais, mede o grau de desenvolvimento econômico e a qualidade de vida em quase todos os países do mundo. O IDH avalia, assim, a aplicação de recursos públicos em diversas áreas de atuação dos municípios, a exemplo da habitação e urbanismo. Rezende (2016) relata que o Brasil apresentou um índice de desenvolvimento humano de 0,522 em 1982 e 0,730 em 2012. Entretanto, os resultados apresentados pelo Relatório de Desenvolvimento Humano de 2016 (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 2017), apontam que o Brasil estagnou no IDH em relação a 2014 e se mantém na posição 79 num *ranking* de 188 países. Ao se tratar do Coeficiente de Gini – instrumento utilizado para medir o grau de concentração de renda de um país – “o Brasil é

o quarto pior da América Latina e Caribe, atrás somente de Haiti, Colômbia e Paraguai” (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 2017, p. 1). Os índices acima elencados refletem um crescimento lento em termos de desenvolvimento social no Brasil, que, naturalmente, afeta a qualidade de vida dos brasileiros. Além disso, uma vez que políticas públicas não atendem às necessidades primárias do cidadão, rompe-se o sentido de justiça para com a vida humana.

Na medida em que os agentes sociais da Federação aplicam políticas públicas que dificultam ou são inexistentes quanto à mobilidade urbana, em especial nos grandes centros urbanos, os impactos podem ter reflexos em diversos âmbitos da sociedade, não apenas para o desenvolvimento do país, mas inclusive, no comportamento no trânsito. Em estudo realizado pela Fundação Getúlio Vargas sobre o custo do congestionamento na cidade de São Paulo, Ribeiro (2013) revela que o prejuízo com veículos parados nas ruas foi estimado em R\$ 40 bilhões no ano de 2012, o equivalente a 1% do Produto Interno Bruto (PIB) do Brasil. O custo soma o gasto com combustíveis de veículos parados, estimativas sobre os gastos com saúde pública em razão da poluição e as horas de salários perdidas pelo trânsito lento; um prejuízo pessoal que equivale a R\$ 3,6 mil.

Quanto a mortes no trânsito, a Organização Mundial da Saúde (OMS) registrou cerca de 1,3 milhões de mortes por acidentes de trânsito em 178 países, bem como aproximadamente 50 milhões de sobreviventes com sequelas, o que corresponde a nona maior causa de mortes no mundo e um perceptual de 1% a 3% do PIB de cada país (O PONTO..., 2012). Segundo tal fonte, os países de baixa e média renda são os mais afetados, inclusive o Brasil. A OMS estima que 90% das mortes ocorrem em países em desenvolvimento e as previsões não são otimistas, “por conta do aumento da frota, da falta de planejamento e do baixo investimento na segurança das vias públicas” (O PONTO..., 2012, p. 21). Países como Dinamarca, Suécia, Suíça, Coreia do Sul, Japão, Cingapura e Austrália são exemplos de países que adotam um sistema “evoluído e distributivo, fundado na educação de qualidade para todos, na difusão da ética e no império da lei [...]” (GOMES, 2014, p. 1). Tais países não estão na lista dos dez mais violentos do planeta no ano de 2010 em mortes no trânsito, diferentemente do Brasil que se encontrava no 4º lugar em levantamento mundial, conforme Quadro 1. Nos países comparados pelo levantamento, não havia nenhum com IDH elevado nas dez primeiras colocações, a exceção dos Estados

Unidos, com a maior frota de veículos do grupo e do mundo, posicionando-se no 6º lugar em mortes no trânsito.(GOMES, 2014).

Quadro 1 - Países com maiores números absolutos de morte no trânsito - 2010

Ranking	País	Posição IDH	Nº de mortes	Taxa de mortes por 100 mil hab.	Taxa de mortes por 1 mil veículos
1º	China	101º	275.983	20,5	1,33
2º	Índia	136º	231.027	18,9	2,01
3º	Nigéria	153º	53.339	33,7	4,25
4º	Brasil	85º	42.844	22	0,66
5º	Indonésia	121º	42.734	17,8	0,59
6º	Estados Unidos	3º	35.490	11,4	0,14
7º	Paquistão	146º	30.131	17,4	3,84
8º	Rússia	55º	26.567	18,6	0,61
9º	Tailândia	103º	26.312	38,1	0,92
10º	Irã	76º	25.224	34,1	1,22

Fonte: Instituto Avante Brasil (2010).

Numa realidade globalizada e incerta, de características neoliberais, é primordial para um trânsito seguro planejamento e aplicação de ações que respeitem o direito dos cidadãos, bem como ser cidadão, no sentido moral da palavra, comprometido com o outro como uma pessoa que também luta pela sobrevivência e pela felicidade. Como coloca Rosas (2015, p. 158), “a compreensão do homem leva em conta seu poder de resistência e engajamento diante da realidade de dominação simbólica, social, política e econômica”, uma compreensão que deve ser levada em consideração no entendimento do comportamento no trânsito do Brasil.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A sociedade que não garante segurança estrutural, a exemplo do desenvolvimento econômico, e conjuntural, como o nível de emprego, em outras palavras, uma sociedade que estimula a livre concorrência de mercado sem valorizar prioritariamente seus cidadãos, é capaz de provocar sentimentos de angústia e medo nos indivíduos, consequentemente, comportamentos sociais adversos ao bem comum, inclusive no trânsito. Ao ser levada em consideração a articulação entre subjetividade e realidade socioeconômica, conclui-se que o sistema econômico de mercado que não prioriza o desenvolvimento humano de uma população com equidade, influencia o comportamento

no trânsito negativamente pelo desequilíbrio que gera, a exemplo da pesquisa citada sobre mortes no trânsito e IDH. Acredita-se que são fatores importantes nesse desequilíbrio, não apenas o modo de produção do capital e as pressões psicológicas inerentes à concepção neoliberal, mas também ações em políticas públicas ineficientes, quanto à satisfação das próprias expectativas criadas pelo sistema.

Além disso, independente do sistema, segurança e respeito no trânsito implicam reflexão pessoal, uma vez que trânsito seguro se vincula a atitude preventiva de cada indivíduo nos deslocamentos por meio da obediência às leis e da civilidade moral. Independente de condição pessoal (econômica, social, psicológica etc.), a referida atitude de prevenção impõe um comportamento de autoconsciência quanto ao meio, seja ele referente a trabalho e emprego ou, então, a padrões de consumo, para exemplificar. Em outras palavras, se faz necessária a consciência do poder controlador de um sistema econômico sobre uma população ao imprimir um movimento de mudança e adequação constante, um sistema cujos fundamentos estão na livre iniciativa e na propriedade privada dos fatores de produção, como explicado anteriormente. Assim, a análise crítica da realidade permite limitar uma marcante característica da sociedade contemporânea, ou seja, o individualismo, uma vez que essa característica pode se manifestar como conduta negativa de risco no trânsito ao nortear padrões de comportamento. Para o trânsito seguro no país é plausível, desta forma, um esforço de consciência dos mecanismos a influenciar o dia a dia que satisfazem o sistema, bem como a articulação de um Brasil que se alinhe conceitual e tecnicamente aos países desenvolvidos em termos de valorização do ser humano pela qualidade de vida.

REFERÊNCIAS

ANTUNES, Ricardo. Os sentidos do trabalho. São Paulo: Boitempo, 1999.

BERNARDO, Marcia Hespanhol, et al. Psicologia Social do Trabalho: Possibilidades de intervenções. In: BERNARDO, Marcia Hespanhol, et al. Psicologia social: perspectivas críticas de atuação e pesquisa. Campinas, SP: Alínea, p. 91-115, 2013.

BUZZO, Everton José. Fundamentos do comércio exterior. Rio de Janeiro: SESES, 2014.

CATANI, Afrânio Mendes. O que é capitalismo. São Paulo: Brasiliense, 1999.

FERREIRA, Mario Cesar, et al. Ergonomia da atividade: uma alternativa teórico-metodológica no campo da psicologia aplicada aos contextos de trabalho. In: BORGES, Livia de Oliveira; MOURÃO, Luciana (Orgs.). O trabalho e as organizações: atuação a partir da psicologia. Porto Alegre: Artmed, 2013, p. 557-580.

GOMES, Luiz Flávio. Mortes no trânsito: Brasil é o 4º do mundo. 2014. Disponível em: <<HTTPS://professorlfg.jusbrasil.com.br/artigos/113704460/mortes-no-transito-brasil-e-o-4-mundo>>. Acesso em: 18 maio 2018.

HARVEY, David. 17 contradições e o fim do capitalismo. São Paulo: Boitempo, 2016.

_____. Breve história del neoliberalismo. Madrid: Akal, 2007.

_____. Condição pós-moderna. São Paulo: Loyola. 2002.

MEIRELLES, Durval Corrêa (Org.). Economia: o que você precisa saber. Rio de Janeiro: Universidade Estácio de Sá, 2013.

O PONTO focal do aumento das mortes. Em discussão: Revista de audiências públicas do Senado Federal. Brasília, Distrito Federal: Senado Federal, ano 3, n. 13, nov. 2012. Disponível em: <www.senado.gov.br/noticias/Jornal/emdiscussão/motos/saude/estudo-da-organizacao-mundial-da-saude-oms-sobre-mortes-por-acidentes-de-transito-em-178-paises-e-base-para-decada-de-aco-es-para-seguranca>. Acesso em: 18 maio 2018.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. Relatório de Desenvolvimento Humano. 2017. Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/relatorio-do-pnud-destaca-grupos-sociais-que-nao-se-beneficiam-do-desenvolvimento-humano-brasil-estagnou-no-idh/>>. Acesso em: 18 maio 2018.

OXFAM BRASIL. Recompensem o trabalho, não a riqueza. Documento informativo. Janeiro, 2018. Disponível em: <https://www.oxfam.org.br/sites/default/files/arquivos/2018_Recompensem_o_Trabalho_o_Nao_a_riqueza_Resumo_Word.pdf>. Acesso em: 22 mar. 2018.

REZENDE, Maria José de. O desenvolvimento humano em contextos específicos: as propostas dos Relatórios de Desenvolvimento Humano do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento e os desafios postos pelos estudos sobre a América Latina. Soc. Estado, Brasília, v. 31, n. 2, maio/ago. 2016. Disponível em: <<http://www.scielo.br/scielo.php?=S0102>>. Acesso em: 16 maio 2018.

RIBEIRO, Bruno. Trânsito lento faz São Paulo perder 1% do PIB do país. O Estado de São Paulo, São Paulo, maio 2013. Disponível em: <<http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,transito-lento-faz-sp-perder-1-do-pib-do-pais-imp,1032592>>. Acesso em: 12 abr. 2018.

ROSAS, Maria Letícia Messias. Servidão x emancipação: a violência de professores da zona rural de Iranduba/AM. In: MORAES, Rosângela Dutra de; VASCONCELOS, Ana Cláudia Leal. Trabalho & Emancipação. Curitiba: Juruá, 2015. p. 145-160.

SILVA, Edith Seligmann. Trabalho e desgaste mental: o direito de ser dono de si mesmo. São Paulo: Cortez, 2011.

SILVEIRA, Marco Antonio. Organização saudável, desenvolvimento sustentável: construindo convergência entre lucro econômico e desenvolvimento humano. In: **SILVEIRA**, Marco Antonio (Org.). Inovação para desenvolvimento de organizações sustentáveis: trabalho, fatores psicossociais e ambiente saudável. Campinas, SP: Centro de Tecnologia da Informação Renato Archer (CTI), 2013. p. 15-29.

VASCONCELLOS, M. S.; **GARCIA**, M. H. Fundamentos de economia. São Paulo: Saraiva, 2010.

ZANELLI, José Carlos; **SILVA**, Narbal; **TORDERA**, Núria. Orientação para aposentadoria e gestão de pessoas nas organizações. In: **BORGES**, Livia de Oliveira; **MOURÃO**, Luciana (Orgs.). O trabalho e as organizações: atuações a partir da Psicologia. Porto Alegre: Artmed, 2013. p. 644-668.

ZARIFIAN, Philippe. Objetivo Competência: por uma nova lógica. São Paulo: Atlas, 2001.