

Mal-estar nas ruas: psicanálise e violência no trânsito

*Discontent on the streets:
psychoanalysis and traffic violence*

Anna Luiza Dantas Salim, Karla Patrícia Costa

Resumo

Este trabalho visou compreender a violência no trânsito brasileiro mediante uma perspectiva psicanalítica, dialogando com a psicologia e a antropologia do trânsito. O trânsito consiste na circulação de pessoas e veículos nas vias, mediada por regras e leis, implicando na relação com a alteridade e no conflito pela ocupação do espaço. A violência consiste num derivado da agressividade que surge na interação humana veiculando um desejo de destruição inconsciente ou não. O trânsito é uma das instituições civilizatórias que requerem a supressão pulsional de parte da agressividade em nome da segurança dos atores sociais envolvidos, consistindo num espaço atravessado pelo mal-estar que advém do convívio com a alteridade. A violência no trânsito brasileiro resulta do choque entre a vocação igualitária da rua, que demanda a supressão pulsional, e uma sociedade hierárquica que tende a negar a alteridade. Conclui-se apontando a importância de uma psicanálise aplicada ao trânsito.

Palavras-chave

Trânsito, violência, pulsão.

Abstract

This paper aimed to understand the violence on brazilian traffic through a psychoanalytic view, using also contributions from the traffic psychology and anthropology. Traffic is defined as the movement of people and vehicles on the streets, organized by rules and laws, involving the relation with other people and the conflict for the space. Violence consists in an aggressiveness derivative that rises in human relations bringing a destruction desire, unconscious or not, to them. The traffic is one of the civilization's institutions that demands drive suppression of the aggressiveness on behalf of the security of the social actors involved, being a space marked by discontent. The violence on brazilian traffic is a result of the shock between the equalness of the streets, that demands drive suppression, and a very class structured society, that usually denies the otherness. The article concludes affirming the importance of applied psychoanalysis to study traffic.

Keywords

traffic, violence, drive.

Anna Luiza Dantas Salim

**Universidade Federal de
Sergipe**

Psicóloga formada pela UFS, Mestranda em Psicologia no PPGPSI/UFS, Especialista em Psicologia do Trânsito. Possui formação teórica em psicanálise pela Associação Psicanalítica de Aracaju.

luizadantas@outlook.com

Karla Patrícia Costa **Universidade Federal de Sergipe**

Mestra em Educação pelo Núcleo de Pós-Graduação de Educação/NPGED da Universidade Federal de Sergipe. Atualmente é psicóloga na Atenção Básica à Saúde Mental do Município de Aracaju e leciona na Pós-Graduação de Psicologia do Trânsito e em Psicologia Organizacional e do Trabalho na Faculdade.

kpbcosta@hotmail.com

Introdução

A violência que perpassa o trânsito enquanto contexto social é fato conhecido tanto para o senso comum quanto para as ciências humanas. A importância do estudo do tema atrela-se à forte relação entre a violência e a causação dos acidentes de trânsito. Os acidentes e lesões vinculados ao trânsito constituem uma das principais causas de morte no mundo, sendo considerados um problema de saúde pública de grande monta (WORLD HEALTH ORGANIZATION, 2004). O Brasil se destaca no cenário mundial pelo número absoluto de mortes no trânsito, tendo ocorrido, em 2011, 43.2566 acidentes com vítimas fatais. Ademais, tais acidentes geram lesões temporárias e permanentes, as quais afetam principalmente a população jovem e economicamente ativa, impactando indiretamente na economia do país. Este panorama permite compreender a importância de promover a segurança no trânsito, o que passa, entre outros fatores por compreender as causas da violência que atravessa a circulação de pessoas nas vias, responsável por parte significativa dos acidentes (CANAVÊZ, 2013; RODRIGUEZ, 2009; WAISELFSZ, 2013).

No sistema do trânsito, constata-se que o comportamento humano é, em disparado, o principal responsável por acidentes (BIANCHI, 2007; DA MATTA, 2010; ROZESTRATEN, 1988). No fator humano estão contidas uma ampla gama de variáveis psicológicas, mas também devem ser consideradas as relações entre os atores sociais e como cada contexto social impacta na conduta do indivíduo (BUCCHI; SANGIORGI; VIGNALLI, 2011). A violência consiste num tipo de relação agressiva com o outro, marcada pela destrutividade. Ou seja, na violência o desfecho dado aos inerentes conflitos interpessoais consiste na negação da alteridade e de suas necessidades e tendências, sendo estas últimas pensadas a partir do conceito de pulsão. A violência destaca-se enquanto fator humano importante para compreender e sobre o qual intervir no trânsito. Igualmente, faz-se necessário considerar as especificidades do trânsito brasileiro, enquanto âmbito social específico, num país marcado pela mentalidade hierárquica, pelo individualismo e pela generalização da violência (COSTA, 2003; DA MATTA, 2010).

O trânsito pode ser definido como a circulação de pessoas e veículos nas vias, mediada por regras e leis que visam garantir a integridade de seus participantes, implicando sempre na relação com a alteridade e seus inerentes conflitos na disputa pelo espaço (ROZESTRATEN, 1988; VASCONCELOS, 1982), podendo ser marcada pela violência enquanto manifestação da agressividade, em sua forma destrutiva, na relação com o outro (CANAVÊZ, 2013; COSTA, 2003), haja vista que há um conflito para saber quem terá primazia para ocupar o espaço, estando em jogo a satisfação pulsional, em outras palavras, o prazer e o desprazer. No Brasil, esse aspecto violento no trânsito se amplifica devido a acentuada estratificação social, que se manifesta como desigualdade de mobilidade e acessibilidade entre usuários de ônibus, carros, motocicletas, bicicletas e pedestres, na mentalidade individualista que é responsável pela predominância do transporte individual e pela relação ambígua com normas e leis (DA MATTA, 2010). Esse ethos brasileiro impacta diretamente no comportamento dos indivíduos e vice-versa, num movimento dialógico, não sendo possível dissociar a incivilidade e as infrações praticadas por cada indivíduo, de uma conjuntura social mais ampla.

Considerando-se a imbricação entre a dimensão individual e social no fenômeno da violência no trânsito, este trabalho utilizou-se da teoria psicanalítica para compreender a violência no trânsito à luz das relações de conflito entre a busca por satisfação de cada indivíduo e as exigências civilizatórias. Ao longo de sua obra, Freud irá acentuar a antinomia entre a satisfação do indivíduo, denominada de pulsional, e os limites impostos pela

cultura, em prol do laço social. Somando-se à leitura freudiana do social, fabricada no contexto europeu do século XIX e início do século XX, foi abordada a antropologia do trânsito de Roberto da Matta com o intuito de compreender o trânsito brasileiro em sua especificidade sócio-histórica e, por conseguinte, o mal-estar característico que produz (BIRMAN, 2005; 2006). Em suma, esse estudo visa compreender o propagado fenômeno da violência no trânsito, na conjuntura do Brasil contemporâneo, a partir das relações entre pulsão e civilização desenvolvidas por Freud e seus comentadores.

Método

Essa pesquisa consistiu numa revisão de literatura do tipo narrativa. As buscas foram feitas no acervo pessoal, na Biblioteca Central da Universidade Federal de Sergipe e nas seguintes bases eletrônicas de dados: ScienceDirect, BVS-psi, APA Psycnet, Scielo, BDTD. As palavras-chaves utilizadas nas buscas foram: “violência no trânsito”; “traffic violence”; violência; trânsito; traffic; violence; psicanálise.

A revisão de literatura efetuada promoveu o diálogo entre alguns campos de saber, cotejando as contribuições da psicologia do trânsito, da psicanálise e da antropologia, haja vista o campo incipiente de uma psicanálise aplicada ao trânsito enquanto fenômeno social. Buscou-se compreender o trânsito à luz da psicanálise aplicada, a qual utiliza-se do aparato conceitual freudiano, originário da experiência clínica, para compreender a sociedade (ROSA, 2004), evitando, contudo, a impostura de reduzir questões sociais à dimensão psíquica (BIANCCHI, 2007), recorrendo, por este motivo, à antropologia para embasar a presente análise. Registre-se também que não foram encontrados trabalhos que abordem a questão da violência no trânsito a partir de uma perspectiva psicanalítica-aplicada ou não.

Resultados e Discussões

Trânsito: Espaço de Conflito

Preliminarmente à abordagem da violência no trânsito, faz-se mister discorrer sobre o trânsito. Rozestraten (1988, p.4), o precursor da psicologia do trânsito no Brasil, define o trânsito como “o conjunto de deslocamentos de pessoas e veículos nas vias públicas, dentro de um sistema convencional de normas, que tem por fim assegurar a integridade de seus participantes”. Ressalte-se que essa definição utiliza o termo “via” cujo significado varia entre rua e via férrea até um significado mais amplo, de modo de transporte. Numa acepção mais abrangente, o trânsito abarca não só a locomoção rodoviária, como a ferroviária, a marítima e a aérea. O escopo dessa pesquisa foi o trânsito rodoviário, considerando-se a hegemonia do transporte rodoviário no Brasil.

A definição de Rozestraten aponta os atores sociais do trânsito, que podem dividir-se em pedestres, motoristas e ciclistas. Um mesmo indivíduo exercerá esses diferentes papéis em distintos momentos. Outro aspecto relevante dessa definição é o destaque conferido às normas. A regulamentação do trânsito de forma sistematizada em um código de leis é um fenômeno típico do século XX, sendo essencial para regularizar o fluxo de pessoas e veículos e prevenir acidentes, evitando que o comportamento dos condutores e pedestres seja guiado somente pela satisfação egoísta de suas pulsões (FREUD, 2010 [1915]), buscando promover o bem-estar e a segurança coletiva. Conforme será abordado adiante, a existência de tais leis congregadas no Código Brasileiro de

Trânsito (CBT) não impede que hajam altos índices de violência no trânsito brasileiro, os quais impactam negativamente no bem-estar psíquico e físico de seus participantes, caracterizando um trânsito incivilizado por ser guiado pelo individualismo da satisfação pulsional e no qual a internalização das leis e normas do processo civilizatório não foi consolidada (BIANCCHI, 2007; DA MATTA, 2010; RODRIGUEZ, 2009).

Rozestraten (1986) assim como Bucchi, Sangiorgi e Vignali (2012) apontam a dimensão social inerente ao trânsito. O trânsito é um campo de relações, no qual o comportamento de cada indivíduo afeta e é afetado pelos demais. É pertinente assinalar que tanto o trânsito quanto a violência são conceitos que dizem respeito à relação com o outro. No contexto social do trânsito, é necessário negociar e até mesmo disputar o uso do espaço, o que tende a engendrar conflitos. Em uma análise mais profunda, o conflito é inerente ao trânsito devido à heterogeneidade que caracteriza os atores sociais que dele participam, os quais são reunidos num conjunto transitório. Os conflitos no trânsito ecoam os conflitos entre as classes sociais que se utilizam de veículos com mobilidades diferenciadas e também os conflitos entre os indivíduos que buscam impor sua vontade egoisticamente, numa sociedade marcada pelo individualismo cujo símbolo é o predomínio do transporte individual (VASCONCELOS, 1982).

O Brasil é um país marcado pela desigualdade social, o que significa que os gozos, as possibilidades de satisfação pulsional vinculadas aos bens materiais e imateriais mostram-se assimétricas de acordo com a classe social (BIRMAN, 2006). No trânsito brasileiro, a satisfação pulsional é igualmente assimétrica, na medida em que o modelo de transportes privilegia os donos de automóveis. Nesse país, o trânsito enquanto instituição portará em alguma medida as especificidades da sociedade brasileira, haja vista que, por definição, uma sociedade consiste num conjunto de instituições (BAREMBLITT, 1996). Tal concepção de sociedade se aproxima da ideia freudiana de civilização enquanto “a inteira soma das realizações e instituições que afastam nossa vida daquela dos nossos antepassados animais, e que servem para dois fins: a proteção do homem contra a natureza e a regulamentação dos vínculos dos homens entre si” (FREUD, 2010 [1930], p.33). Tal aproximação entre os conceitos de sociedade e civilização faculta-nos a realizar uma leitura do trânsito enquanto instituição componente da civilização brasileira, em sua especificidade histórica, sendo um dos lugares em que a violência que caracteriza essa sociedade se manifesta (COSTA, 2003).

Contudo é possível refletir, seguindo Biancchi (2007), que o trânsito enquanto instituição acentua determinados comportamentos. Será a violência um desses comportamentos maximizados pelo trânsito brasileiro enquanto situação social? O trânsito ocorre no espaço público, a rua, a qual teoricamente seria um espaço democrático em que todos deveriam coexistir. No Brasil, a hierarquização social, a relação negativa com a alteridade e o individualismo exacerbado invadem a rua, chocando-se com o movimento igualitário do fluxo de pessoas, transmutando esse espaço num lugar violento, em que a lei do mais forte prevalece, na ausência de um Estado que possa distribuir igualmente os gozos, o que no caso do trânsito consistiria na melhoria do transporte coletivo. Nas ruas do Brasil, as relações entre condutores e pedestres são marcadas pela percepção do outro como um estranho cujo gozo consiste num obstáculo para a própria satisfação (BIRMAN, 2006; DA MATTA, 2010).

A Violência no Trânsito à Luz da Antinomia Freudiana entre Pulsão e Civilização

A violência é uma expressão da agressividade direcionada ao outro, caracterizada pelo desejo de destruição. Para compreender, em termos psicanalíticos, a violência, é necessário conceituar a pulsão e apresentar

seus tipos, uma vez que é a pulsão de morte que origina todas essas manifestações (COSTA, 2003; RODRIGUEZ, 2009). Freud cria o termo *Trieb* para designar algo muito diferente do instinto animal, a fim de nomear um impulso que possui força e que mobiliza constantemente o sujeito, engendrando toda sorte de ação psíquica e motora. É a pulsão que anima o aparelho psíquico em seu incessante movimento, pois diferindo do instinto, não há objeto existente capaz de saciar completamente a pulsão. Uma consequência importante dessa característica é a variabilidade dos objetos com que a pulsão pode se satisfazer, podendo substituir um objeto por outro. A meta da pulsão é produzir prazer ou evitar o desprazer. A satisfação pulsional é denominada também de gozo. Os representantes das referidas pulsões encontram-se no inconsciente, e por essas pulsões somos governados em grande parte à nossa revelia (FREUD, 2010 [1915a]; 2010 [1915b]), conforme resume Lacan (1998 [1958]) ao dizer que a pulsão se manifesta enquanto tendência.

Ao longo de sua obra, Freud desenvolveu dois dualismos pulsionais. O primeiro apresentava a dicotomia e o conflito entre as pulsões sexuais, no sentido amplo de todas as atividades que são governadas pelo prazer e que se dirigem a objetos, e pulsões de autoconservação, que visam à preservação do Eu. A consideração da realidade para garantir um prazer postergado e moderado é denominada de princípio de realidade, característico da consciência, enquanto a busca irrestrita de prazer, por vezes perigosa, é denominada de princípio do prazer, sendo este o único princípio que rege o inconsciente (FREUD, 2010 [1911]; 2010 [1915a]; 2010 [1915b]).

A segunda dualidade pulsional surge em 1920, com o texto “Além do princípio do prazer”. As pulsões de vida, ou eróticas, englobam tanto as pulsões sexuais quanto as de autoconservação, configurando uma força construtora, que promove a ligação. A pulsão de morte surge como uma força destrutiva e que promove desligamentos, escapando às leis do princípio do prazer e configurando o princípio do nirvana, o qual consiste num princípio mais antigo que visa a reduzir a tensão psíquica radicalmente e de forma direta, sem maiores subterfúgios. Conquanto sejam divididas em tipos, as pulsões raramente se apresentam de forma isolada, fusionando-se em diferentes proporções. As pulsões também possuem diferentes destinos, podendo ambos tipos de pulsões engendrarem fenômenos positivos e negativos (FREUD, 2010 [1920]; 2010 [1930]).

No que tange ao trânsito, o conceito de pulsão de vida nos auxilia a pensar os impactos disruptivos do individualismo no trânsito, que ao priorizar o transporte individual, desestimula os vínculos eróticos necessários para a solidariedade no trânsito. Ao contrário, o individualismo, marcado pela negação do outro, tinge o conflito pelo espaço na rua, inerente ao trânsito, de uma tonalidade hostil, descambando, por vezes, para a violência. A competição social se reflete na tentativa de dominar o espaço, sem considerar a satisfação do outro, de uma forma por vezes tão destrutiva que coloca até a autoconservação em segundo plano (BIANCCHI, 2007; LACAN, 1998 [1948]).

A violência não é formalizada enquanto conceito na obra freudiana, sendo relacionada ao conceito de pulsão de morte, de agressividade e de destrutividade, os quais são usados por vezes como sinônimos. Não obstante tal frouxidão conceitual, a temática da violência é central para refletir sobre os impasses do sujeito e da cultura, consistindo num dos vetores inarredáveis de mal-estar dos sujeitos (CANAVÉZ, 2013). Com o advento do conceito de pulsão de morte, Freud passa a realizar uma leitura trágica da experiência humana, reconhecendo a destrutividade como inerente ao ser humano. A pulsão de morte é responsável por operar desligamentos, mas sua ação quando ela aparece desfusionada é silenciosa. Como principal derivado da pulsão de morte, está a pulsão de agressão.

Freud (2010 [1930]) apontará que a agressividade é uma forte e incontornável tendência no ser humano e que consiste no direcionamento da pulsão de morte, fusionada com Eros, para o mundo externo, impedindo que destrua o próprio indivíduo. Essa definição inclui como objeto da agressividade outros indivíduos:

[...] o ser humano não é uma criatura branda, ávida de amor, que no máximo pode se defender, quando atacado, mas sim que ele deve incluir, entre seus dotes instintuais, também um forte quinhão de agressividade. Em consequência disso, para ele o próximo não constitui apenas um possível colaborador e objeto sexual, mas também uma tentação para satisfazer a tendência à agressão, para explorar seu trabalho sem recompensá-lo, para dele se utilizar sexualmente contra a sua vontade, para usurpar seu patrimônio, para humilhá-lo, para infligir-lhe dor, para torturá-lo e matá-lo. Homo homini lúpus (FREUD, 2010 [1930], p.49).

Costa (2003), diferentemente de Freud (2010 [1930]), reitera a necessidade de diferenciar a agressividade da violência, considerando a violência um derivado da agressividade que surge na interação humana veiculando um desejo de destruição consciente ou inconsciente. Nem toda expressão da agressividade é violência, sendo o domínio sobre o ambiente e o poder que rege as relações entre os homens outras expressões de agressividade que não possuem efeitos destrutivos em si.

A violência é um fenômeno que pode deslocar seu objeto. Esse deslocamento de objeto da violência parece ser um fenômeno corriqueiro para os motoristas. O comportamento violento no trânsito pode ser entendido como uma forma de descarregar a tensão oriunda de outras questões psíquicas em outras pessoas, conscientemente ou não. Numa sociedade em que o Eu é cultuado e o coletivo se esfacela, o indivíduo tende a não considerar os outros participantes do trânsito- sejam eles condutores, pedestres ou ciclistas - como detentores de anseios e questões, contribuindo para que a violência no trânsito se alastre (COSTA, 2003).

O Mal-Estar no Trânsito Brasileiro

Xingamentos, buzinas recorrentes e sem motivo racional, desrespeito ao pedestre e se apropriar da rua como se não houvessem outros condutores são lugar comum no trânsito brasileiro (DA MATTA, 2010). A violência ganha uma tonalidade específica no trânsito, a qual vinculamos ao papel de prótese narcísica do automóvel e às relações com outros condutores. Exporemos agora esses dois pontos.

O automóvel é um dos instrumentos da cultura que aperfeiçoa o desempenho do ser humano, servindo para atenuar as limitações de sua condição. Funcionando como uma prótese que facilita o deslocamento espacial, carros e motos adquirem também a função de prótese narcísica. Dentro de seus automóveis, objetos de consumo de primeira importância numa sociedade que valoriza o transporte individual, muitos indivíduos parecem realizar os desejos de onipotência do Eu, comportando-se como verdadeiros deuses protéticos (FREUD, 2010 [1930]). Enquanto propriedade privada, os automóveis são considerados uma extensão do indivíduo, que com eles busca complementar e aprimorar o Eu, tentando obter a incompletude humana com objetos (LACAN, 1998 [1948]; MELMAN, 2004). No Brasil, é patente o quanto o automóvel extrapola sua função utilitária de meio de transporte, tendo o significado de poder, de ascensão social, de autoafirmação e até de sedução. Num trânsito em que prevalece o transporte individual, a violência, que sempre se liga a alguma dose de satisfação narcísica, é ampliada pela relação de prótese narcísica que os

homens possuem com seus automóveis, em que “um leve esbarrão involuntário ou uma colisão são sempre pontos de partida para cenas, casos ou dramas nos quais um motorista exercita todo o seu poder de coerção social sobre o outro, sempre lido como um oponente” (DA MATTA, 2010, p.116).

A civilização, através de suas instituições, busca regular a satisfação pulsional irrestrita do indivíduo em nome do bem -comum, demandando dos indivíduos renúncia pulsional. No final do escrito “O mal-estar na cultura”, Freud (2010 [1930]) se questiona se um dia a evolução cultural poderia, porventura, neutralizar o mal-estar que as instituições do século XX ainda não haviam sido capazes de regular. A agressividade e a violência são um dos responsáveis por esse mal-estar, sendo uma ameaça crônica à manutenção da civilização. O trânsito é uma das instituições civilizatórias que requerem a supressão pulsional de parte da agressividade em nome da segurança dos atores sociais envolvidos, mas que não consegue eludir essa agressividade por completo. A convivência social é uma das grandes fontes de sofrimento na humanidade e não seria diferente no trânsito, no qual pessoas com perfis e interesses completamente distintos são obrigadas a partilhar o mesmo espaço, negociando e renunciando à satisfação pulsional. O trânsito, principalmente aquele que prioriza o transporte individual, potencializa os problemas na relação com o outro desconhecido, o qual usualmente é percebido de forma hostil na disputa pelo espaço (FREUD, 2010 [1930]; LACAN, 1998 [1948]; VASCONCELOS, 1982).

No contexto brasileiro, a violência no trânsito relaciona-se ao modo como a rua, enquanto espaço público, e o outro, enquanto anônimo são percebidos neste país. A rua é percebida enquanto um lugar perigoso, no qual qualquer coisa pode acontecer, portanto os sujeitos saem para o trânsito “armados”. A rua é um lugar marcado pelo livre movimento de pessoas e veículos, sendo um contexto com vocação igualitária. A violência no trânsito, tão naturalizada nesse país, decorre do choque entre a vocação igualitária da rua e uma sociedade marcada por uma visão hierárquica do mundo. Essa visão hierárquica amplifica o individualismo, pois os condutores tendem a se considerarem especiais, podendo por isso desobedecer às normas de trânsito- o que caracteriza o famoso jeitinho brasileiro. É interessante notar que a mentalidade hierárquica é generalizada entre os condutores, independentemente de sua classe social. Disso decorre que a estratificação social brasileira e a desigual distribuição de gozo não são capazes de explicar por si só a violência no trânsito, conforme afirma Da Matta (2010) e com quem podemos relativizar a afirmação de Birman (2006) que atrela o mal-estar na cultura brasileira à desigualdade social, afirmando nesse trabalho que se no trânsito se repetem os males da estratificação social, que possibilita mobilidades diferenciadas, há algo mais em jogo.

Outro traço da cultura brasileira que favorece a violência é a relação hostil com o outro enquanto anônimo nos espaços públicos. O condutor desconhecido é visto como um mero entrave à circulação, sendo percebido de forma prioritariamente negativa e de quem não se reconhecem os direitos, nem as necessidades subjetivas: “o concidadão, quando motorista, se transforma num barbeiro, incompetente, inferior e desclassificado; e o pedestre, num obstáculo, cidadão de segunda classe e imbecil” (DA MATTA, 2010, p.37). Nas vias do Brasil, para que haja o respeito do outro enquanto ser humano, em termos de igualdade, é preciso que este se faça reconhecer por algum gesto pessoal. Por exemplo: faz-se necessário que o pedestre cumprimente o condutor a fim de que este pare na faixa de pedestres.

Se a eficácia do sistema de transportes reflete o nível de civilização em que se encontra um país (FREUD, 2010 [1930]), é possível pensar que o trânsito brasileiro, enquanto instituição, reflete as fragilidades desta sociedade, concordando com Da Matta (2010). Em sua obra, Freud ao falar

do advento da civilização, na verdade, conforme indicou Birman (2005) tratou do surgimento da sociedade democrática, e, portanto, o status quo do trânsito no Brasil reflete a fragilidade dessa democracia, na qual os espaços igualitários são vistos com desconfiança e o âmbito público e o bem-comum são questões tratadas com desdém.

Considerações Finais

Este trabalho buscou iniciar uma leitura psicanalítica do fenômeno da violência no trânsito, compreendendo o trânsito enquanto instituição que no Brasil é atravessada pelo mal-estar e pela violência, as quais são amplificadas pelas especificidades socioculturais deste país. Neste cenário, a violência no trânsito é um fenômeno sobredeterminado cuja compreensão passa pelas relações entre a dimensão propriamente metapsicológica, atinente à pulsão, e pela dimensão cultural, específica da sociedade brasileira. A violência no trânsito brasileiro vincula-se à satisfação da pulsão de morte fusionada num espaço de convívio com um outro anônimo, remetendo à afirmativa freudiana de que a relação com outros homens é uma das três principais fontes de mal-estar para o ser humano (FREUD, 2010 [1930]). Numa sociedade em que os efeitos do capitalismo se alastram por todo tecido social, o individualismo amplia-se e manifesta-se na exacerbação do narcisismo e na negação da alteridade, que no trânsito comparece com a desconsideração pelos outros indivíduos e pelo uso do carro como prótese narcísica- ambos atrelados à violência. Para aprofundar a violência no trânsito contribuem outras características típicas da sociedade brasileira, como a desvalorização do espaço público, o individualismo, a relação negativa com o outro enquanto anônimo e a mentalidade hierárquica (DA MATTA, 2010).

Oliveira et al. (2015) apontam o pequeno número de trabalhos sobre violência do trânsito na literatura da psicologia do trânsito e a revisão bibliográfica deste trabalho não encontrou artigos cujo objetivo geral concernisse a uma leitura psicanalítica da violência no trânsito. Por conseguinte, conclui-se pela relevância da presente abordagem e da importância de a psicanálise aplicada debruçar-se sobre o trânsito enquanto questão social, pois é necessário que haja uma compreensão mais abrangente deste complexo problema de saúde pública, o qual ceifa tantas vidas, transpondo o tecnicismo e o reducionismo a que muitas vezes se circunscreve a psicologia do trânsito. A psicanálise aplicada pode agregar contribuições para uma compreensão mais abrangente do condutor e demais atores do trânsito ao considerá-los enquanto sujeitos permeados pela divisão e pelo conflito, detentores de pulsões, assim como de desejos e fantasias inconscientes. Ademais, ao apontar as limitações nas instâncias civilizatórias- encarnada pela legislação de trânsito - para gerir as pulsões, a psicanálise pode contribuir para aprimorar as políticas públicas e, dessa forma, reduzir o abismo entre o ideal de uma legislação ampla como a do Código Brasileiro de Trânsito e a realidade violenta do trânsito brasileiro.

Sobre o artigo

Recebido: 12/03/2017

Aceito: 15/05/2017

Referências bibliográficas

- BAREMBLIT, G. Sociedade e instituições. In: BAREMBLIT, G. **Compêndio de Análise Institucional**. São Paulo: Rosa do Ventos, 1992, p. 25-34.
- BIANCHI, A. S. Édipo contra seu pai: um conflito de trânsito?. **PSIC - Revista de Psicologia da Vetor Editora**, São Paulo, v. 8, n.1, p. 101-106, 2007.
- BIRMAN, J. **Mal-estar na atualidade: a psicanálise e as novas formas de subjetivação**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.
- BIRMAN, J. Sobre o mal-estar, na modernidade e na brasilidade. In: BIRMAN, J. **Arquivos do mal-estar e da resistência**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006, p. 57-78.
- BUCCHI, A. ; SANGIORGI, C.; VIGNALI, V. Traffic psychology and driver behaviour. In: International Congress - **Sustainability of Road Infrastructures**, 5, 2012, Rome, Proceedings of a meeting held 29-31 October 2012, Rome, Italy.
- CANAVÊZ, F. A violência a partir das teorias freudianas do social. **Arquivos Brasileiros de Psicologia**, Rio de Janeiro, v. 66, n. 1, p.33-48, 2013.
- COSTA, J. F. À guisa de introdução: Por que a violência? Por que a paz?. In: COSTA, J. F. **Violência e psicanálise**. Rio de Janeiro: Edições Graal, 2003, p. 11-63.
- DA MATTA, R. **Fé em Deus e pé na tábua: Ou como e por que o trânsito enlouquece no Brasil**. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.
- FREUD, S. O instinto e seus destinos (1915a). In: FREUD, S. **Obras completas de Sigmund Freud**. São Paulo: Companhia das Letras, 2010, v. XII, p. 61 -73.
- FREUD, S. O inconsciente (1915b). In: FREUD, S. **Obras completas de Sigmund Freud**. São Paulo: Companhia das Letras, 2010, v. XII, p. 74-112.
- FREUD, S. Além do princípio do prazer (1920). In: FREUD, S. **Obras completas de Sigmund Freud**. São Paulo: Companhia das letras, 2010, v. XIV, p. 121- 178.
- FREUD, S. O mal-estar na civilização (1930). In: FREUD, S. **Obras completas de Sigmund Freud** . São Paulo: Companhia das letras, 2011, v. XVIII, p. 11-89.
- LACAN, J. A. agressividade em psicanálise (1948). In: LACAN, J. A. **Escritos**. Rio de Janeiro: Zahar Ed, 1998, p.104-126.
- LACAN, J. A. direção do tratamento e os princípios do seu poder (1958). In: LACAN, J. A. **Escritos**. Rio de Janeiro: Zahar Ed, 1998, p. 598-608.
- MELMAN, C. Questões. In: MELMAN, C. **A neurose obsessiva**. Rio de Janeiro: Companhia de Freud, 2004, p.61-62.
- OLIVEIRA, G. F.; BATISTA, H. M.T; RUFATO, D.O; MARANHÃO, T.L.G; BRAGA, I.B; GUEDES, J.D. Psicologia do trânsito: uma revisão sistemática. **Caderno de Cultura e Ciência**, Cariri, v.13, n.2, p.124-144, 2015.
- PEDEN, M. et als. (Org.). **World report on road traffic injury prevention**. World Health Organization: Genebra, 2004.
- ROSA, M. D. A pesquisa psicanalítica dos fenômenos sociais e políticos: metodologia e fundamentação teórica. **Revista mal-estar e subjetividade**, Fortaleza, v.4, n.2, p. 329- 348, 2004.
- ROZESTRATEN, R. J.A. A psicologia social e o trânsito. **Psicologia, ciência e profissão**, Brasília, v.6, n.2, p. 22-23, 1986.
- ROZESTRATEN, R. J.A. Psicologia do trânsito: definição, objetivo e área de atuação. In: ROZESTRATEN, R. J.A. **Psicologia do trânsito- conceitos e processos básicos**. São Paulo: E.P.U, 1988, p. 9-24.

VASCONCELOS, E. A. **Os conflitos na circulação urbana: uma abordagem política da engenharia de tráfego**. Companhia de engenharia do tráfego: Notas técnicas, São Paulo, NT: 083/82, 1982.

WAISELFISZ, J. J. **Mapa da violência 2013: acidentes de trânsito e motocicletas**. Rio de Janeiro: Centro Brasileiro de Estudos Latino-Americanos, 2013.