



“MAS A CULPA NÃO FOI MINHA!”: UMA REFLEXÃO SOBRE A RESPONSABILIZAÇÃO NO TRÂNSITO E A PSICANÁLISE

André Luís Jorge* (FAE Centro Universitário; Curitiba-PR). Kesiane Maria Silvina Rodrigues** (FAE Centro Universitário; Curitiba-PR). Stella Nabuco Nasser*** (FAE Centro Universitário; Curitiba-PR). Prof^º. Dr^º. Elisa Walleska Krüger Alves da Costa**** (FAE Centro Universitário; Curitiba-PR).

Contato: contato: andre.jorge@mail.fae.edu*

kesiane.rodrigues@mail.fae.edu**

stella.nasser@mail.fae.edu***

elisa.walleska@gmail.com****

Psicologia Social Comunitária, Institucional e Comunitária

Palavras-chave: Psicologia do Trânsito. Responsabilização. Culpa. Violência. Psicanálise.

INTRODUÇÃO

Assim como em outras áreas da Psicologia, no trânsito podem ser encontrados diversos fenômenos que dizem respeito ao comportamento humano; suas relações; as formas de ver, compreender e interagir com o mundo; bem como o sofrimento psíquico, as tomadas de decisões, dentre outros. Leva em conta a subjetividade do motorista, ciclista e do pedestre, analisando o contexto no qual encontra-se inserido que, segundo o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), “o trânsito é a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga”.

O presente trabalho foi realizado no escopo do Estágio Supervisionado em Psicologia Institucional e Comunitária, efetuado pelos alunos do 4^º período de Psicologia da FAE - Centro Universitário na cidade de Curitiba-PR, no segundo semestre ano de 2017, em um Instituto que incentiva paz no trânsito. O Instituto tem como missão principal reduzir a quantidade de mortes e acidentes de trânsito através de eventos públicos e buscando sempre a conscientização da população a respeito de sua responsabilidade para um trânsito mais pacífico.

Além disso, o Instituto conta com um programa de conscientização dos indiciados por crimes de trânsito, atuando como intermediário no cumprimento das horas de serviço comunitário, que é uma das medidas punitivas fixadas pela Justiça. Tal medida é imposta ao acusado envolvido em crimes de menor potencial ofensivo como pena alternativa - previstas nos Art. 303 ao Art. 312 do Código de Trânsito Brasileiro, em substituição à pena privativa de liberdade. Dentre os crimes estão: lesão



corporal, dirigir sobre influência de substâncias psicoativas, violar a suspensão ou proibição para dirigir veículo automotor. A lei nº 9.714, de 25 de novembro de 1998, sanciona as penalidades alternativas restritivas de direitos.

Para começar, a Psicologia do Trânsito, segundo Rozestranten (1981), elenca alguns aspectos ligados aos estudos do tráfego, como: analisar comportamentos apresentados pelos indivíduos nas vias; avaliar componentes cognitivos, perceptivos e reações estimuladas pelas sinalizações de trânsito, além de operações cerebrais necessárias para a circulação, seja na direção de um veículo ou como pedestre. Ele também menciona que a Psicologia do Trânsito pode contribuir para a mudança da educação nesta área, tendo potencial para diminuir os acidentes nas estradas.

O trânsito representa um vasto campo de pesquisa ainda em desenvolvimento na área de Psicologia. A Psicologia do Trânsito tem, em sua práxis, a obrigatoriedade do aval de um psicólogo para a aquisição da CNH (Carteira Nacional de Habilitação) prevista na resolução CFP nº 007/2009, a qual institui normas e procedimentos para avaliação psicológica nos contextos de trânsito. Entretanto, os demais fazeres desta área, ainda são pouco divulgados, o que limita o conhecimento mais aprofundado desta área, conforme descrito por Silva & Gunther (2009).

AS TEORIAS SOBRE VIOLÊNCIA, AGRESSIVIDADE E RESPONSABILIZAÇÃO NO TRÂNSITO

Dentro das condutas no trânsito, os comportamentos agressivos e violentos são frequentemente presentes, acarretando o possível cometimento de infrações ou até mesmo crimes. De acordo com o Código Penal Brasileiro, crime é um ato de transgressão de uma lei, tal ação é legalmente passível de punição caso seja realizada. Para os crimes, a lei prevê reclusão ou detenção, que pode chegar a até 30 anos. Esses podem ter natureza dolosa (com intenção) ou culposa (sem intenção). Para este tipo de infração penal são previstos três tipos de pena: privativa de liberdade, restritiva de direitos e multa. Já as infrações são contravenções leves que a legislação prevê duas punições: pena de prisão simples, que pode chegar ao máximo de 5 anos e é cumprida sem rigor penitenciário, e multa.

As infrações de trânsito tramitam no âmbito administrativo, os processos abertos no DETRAN (Departamento Estadual de Trânsito) são também administrativos, e julgados por uma comissão composta por pessoas de diversas competências. Suas penalidades possíveis são multas, suspensão, cassação da CNH (Carteira Nacional de Habilitação) e apreensão do veículo, por exemplo. De maneira geral, as normas aplicadas aos casos em que o condutor comete um crime de trânsito são os mesmos presentes no Código Penal e no Código de Processo Penal, de acordo com o Art. 291 do CTB. As infrações penais passíveis de serem cometidas no trânsito estão previstas especificamente nos artigos Art. 303 ao Art. 312 do CTB. Todavia, conforme o CTB no Art. 161. "Constitui infração de trânsito a inobservância de qualquer preceito deste Código, da legislação complementar ou das



resoluções do CONTRAN sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas indicadas em cada artigo, além das punições previstas no Capítulo XIX.”

Também é importante diferenciar violência de agressividade, para que possamos compreender mais adequadamente esses comportamentos, a fim de discorrer, também, sobre a responsabilização das ações nesse contexto. De acordo com a Ferrari (2006), a violência e a agressividade estão presentes desde a Bíblia até na filosofia clássica com Platão. Alguns autores, por sua vez, consideram tanto a agressividade quanto a violência formas de comunicação na sociedade. (FERRARI, 2006; NJAINE, 2006).

A agressividade, dentro de uma noção psicanalítica, pode ser considerada como parte constitutiva do Eu, tendo como alternativas à sua atuação, a sublimação, o recalque e a fala (palavra) como mediação simbólica (VILHENA & MAIA, 2002; FERRARI, 2006). Dentro dessa concepção, “um ato agressivo, que pode ter muitas faces e disfarces, seria simultaneamente uma resistência do Eu, tentando marcar seus contornos identitários, justamente quando o objeto (o outro) ameaça o seu lugar, mas também um pedido de reconhecimento e endereçamento de uma mensagem a esse outro”. (SOUZA, s/d *apud* VILHENA & MAIA, 2002, p. 35). Para Winnicott (1987, p. 89) “de todas as tendências humanas, a agressividade, em especial, é escondida, disfarçada, desviada, atribuída a agentes externos e quando se manifesta é sempre uma tarefa difícil identificar suas origens”. Considerando as definições acima, tomaremos a agressividade como inerente ao ser humano.

A violência, no que a concerne, pode ser conceituada como um caminho possível se opondo à tolerância, ao diálogo, ao reconhecimento e à civilização (MINAYO, 1994). Para Vilhena & Maia (2002) “O ato violento porta a marca de um desejo, o emprego deliberado da agressividade. Não há, portanto, violência instintiva, porque falar de violência é falar de uma intenção de destruir.” (VILHENA & MAIA, 2002). Concomitantemente, Ferrari (2006) discorre que esse comportamento é dado como um sintoma resultante do adentramento em uma cultura e um laço social. Para a autora, a prática violenta é sintoma de uma tentativa, pela civilização, de padronizar a forma de obtenção de gozo, assim o sintoma seria um sinal que algo está desajustado na ordem preestabelecida, algo que impede o princípio do prazer. (FERRARI, 2006).

No presente trabalho, tomaremos a violência como um sintoma da sociedade atual, todavia, sendo uma expressão máxima do princípio do prazer. Logo, a violência seria sintoma da manifestação deliberada deste princípio. Assim como as históricas relatadas por Freud apresentavam sintomas por terem suas pulsões reprimidas socialmente, a sociedade atual que possibilita em alguns casos o agir desobrigado acerca de suas pulsões traz seu sintoma, a violência. Reafirmando o que Girard (2011) escreve: “Parece que estamos indo em direção a um encontro planetário de toda humanidade com sua própria violência” (GIRARD, 2011, p. 32).



A Psicanálise, aborda no texto de Freud (1920), *Além do Princípio do Prazer*, a ação imperativa do prazer e do desprazer sobre o ser humano, o que constitui o Princípio do Prazer, mencionado anteriormente. Freud define o prazer como a diminuição da quantidade de excitação. Sendo assim, o princípio do prazer trata-se constante busca por descarregar essas energias, a fim de preservar o equilíbrio psíquico e evitando o desprazer. (FREUD, 1920)

Para prosseguir com essa análise, é necessário definir a responsabilização e diferenciá-la do conceito de culpa, uma vez que há certa confusão entre os dois termos, sendo incorretamente utilizado como sinônimos em muitas circunstâncias. A culpa, segundo a releitura de Freud feita por Gellis & Hamud (2011), é resultado da resolução do complexo de Édipo que dá origem à instância interna reguladora chamada *superego*. O *superego* (eu ideal) propicia constantes críticas ao eu (*ego*). Deste processo resulta ao *ego* um sentimento de indignidade, vergonha, culpa. Este sentimento foi considerado por Freud o pilar da sociedade, pois, como afirmam os autores, “para a sobrevivência da civilização e evolução da cultura existem elevadas normas de conduta moral às quais cada pessoa deve se adequar, controlando seus impulsos e renunciando a satisfações” (GELLIS & HAMUD, 2011, p. 643), transformando a vergonha em bem-estar social.

Por outro lado, ao falar de responsabilidade, nos referimos a “obrigação de reparar o mal que causou a outros” (FERREIRA, 2010, p.1828), tomando para si as consequências dos “atos que pratica voluntariamente”. (FERREIRA, 2010, p.1828). Pretendemos analisar pequenos trechos da fala dos indiciados por crimes de trânsito a fim de colocá-los à luz do fenômeno inconsciente descrito por Girard (2011) como “bode expiatório”.

O termo “bode expiatório”, segundo o autor, é utilizado em diferentes culturas e, dentro dos antigos ritos, eram vistos como “as vítimas das expulsões rituais” (p.73), que teriam como objetivo receber a culpa pelo pecado cometido, minimizando ou apagando a responsabilidade pelo ato denegrante através do sacrifício dessa vítima. Em comparação com essa ideia inicial, Girard (2011) afirma que os “bodes expiatórios” continuam em meio a sociedade e que “atrás dos bodes expiatórios rituais, [...] há a tendência, universal dos homens, de descarregar sua violência acumulada numa vítima substituta.” (p. 73).

No entanto, como descrito anteriormente, esse fenômeno manifesta-se de forma inconsciente, em muitos casos. Girard (2011) afirma que há uma “convergência espontânea” que faz com que as pessoas se voltem contra uma vítima. O autor também afirma que, para a vítima ser aceita como bode expiatório, ela precisa parecer culpada, pois se a sua inocência for reconhecida, destrói-se o argumento do algoz.



AS TEORIAS PSICANALÍTICAS

Bacchieri & Barros (2011) citam que, segundo a Organização Mundial da Saúde (dados de 2009), aproximadamente 1,2 milhões de pessoas são vítimas fatais de acidentes de trânsito no mundo, anualmente. Destes, 150 mil ocorrem no Brasil, sem incluir os que não levaram à morte.

Comparando o texto de Bacchieri & Barros (2011) com o texto de Almeida (2010), ambos relatam que o Brasil é considerado, dentre diversos países, um dos mais violentos do mundo em questões de trânsito. Foi pensando nesses dados que, em 1998, medidas para redução de acidentes automobilísticos foram implementadas com o novo Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Entretanto, as taxas de mortalidade não diminuíram, mostrando que não são medidas legais que mudarão a maneira que os motoristas circulam pelas ruas. Por outro lado, as taxas não aumentaram, mantendo-se em torno de 20 mortes para cada 100 mil habitantes.

Para Ferrari (2006), a prática de quantificar as mortes e atos violentos, como é feito no trânsito, revela que a violência tem um discurso próprio. Ao reduzi-la objetivamente a números e contabilizando estatisticamente deixamos de dar sentido a ela.

Correlacionando responsabilização no trânsito e a Psicanálise, consideramos que a realidade do trânsito brasileiro, em que se busca a satisfação imediata das necessidades e vontades dos indivíduos, desconsiderando completamente o que é externo, poderia ser compreendida como uma constante dominância do Princípio do Prazer. (ZIMMERMAN, 2005 *apud* BIANCHI, 2007). Junto a isso, o comportamento se basearia em uma crença de que o agir no trânsito influi apenas no mundo individual do sujeito, sem nenhuma análise do impacto social dessas ações. (BIANCHI, 2007). Esse fenômeno explicaria a dificuldade de auto-responsabilização pelas infrações e crimes no trânsito, sendo impossível assumir responsabilidade pública acerca de algo que só diz respeito a vida individual.

Uma segunda hipótese acerca da não responsabilização, no contexto do trânsito, é a de que o comportamento dos motoristas seria um aprendizado herdado dos pais. Bianchi (2007) apresenta o conceito de trilhamentos, dado previamente por Freud em 1895, como sendo resultado da interpretação e recepção de estímulos externos de um sujeito, sendo prazerosos ou desprazerosos (tendo em vista que o mecanismo humano é de evitar o desprazer). Neste panorama, a autora conceitua que, desde pequenas, as crianças constroem trilhamentos apenas prazerosos acerca do trânsito, a partir do comportamento de seus pais. Esses aprendizados se concretizam na mente da criança a partir da não utilização da cadeirinha, da observação dos pais dirigirem alcoolizados, de evitarem radares (Bianchi, 2007), e utilizarem o celular ao dirigir, por exemplo.



METODOLOGIA

De agosto de 2017 a novembro de 2017, três alunos do curso de Psicologia da FAE - Centro Universitário - Curitiba/PR, realizaram o Estágio Supervisionado em Psicologia Institucional e Comunitária em um Instituto não-governamental sem fins lucrativos.

O trabalho proposto seguiu com as vertentes: Equipe de Pesquisa e Entrevista de Triagem. A primeira teve como objetivo a transcrição de dados e análise de conteúdo - numa perspectiva quantitativa e qualitativa – pesquisas feitas pelo instituto com pessoas que frequentaram as intervenções em favor da paz no trânsito. A segunda teve como objetivo a utilização de técnicas de investigação com tempo delimitado e conhecimentos psicológicos para fazer recomendações em benefício das pessoas entrevistadas.

Posteriormente à conclusão do Estágio Supervisionado, surgiu o interesse em avaliar os dados, vistos por meio de uma reflexão teórica acerca do material apurado. Através da análise qualitativa de textos sobre Psicologia no Trânsito, comportamento humano, violência e trânsito o presente artigo objetiva, por meio da visão psicanalítica, problematizar a realidade vivida e experienciada por diversos motoristas na tomada de responsabilidade sobre seus atos no trânsito. Do mesmo modo, o artigo expressa o deslocamento e a projeção da “culpa” para agentes externos como forma de proteção do Ego e mostrar como tais elementos se manifestam através da fala.

Juntamente à análise, esse trabalho apresenta dados obtidos a partir da observação de grupos de Reflexão para infratores de trânsito realizados no Instituto. Tais grupos utilizam a temática do trânsito para contribuir na redução de número de vítimas de acidentes e crimes de trânsito. Finalmente, após o estudo realizado e informações disponibilizadas apresentou-se a conclusão ao Instituto e a FAE - Centro Universitário, cujo os resultados estão descritos no trabalho que segue.

DISCUSSÃO

Durante o período do estágio, foram-nos apresentados discursos dos indiciados por crimes de trânsito que ao serem analisados e comparados, podem ser interpretados a partir de pontos em comum: a desresponsabilização de si pelo delito cometido e o deslocamento e a projeção da responsabilidade para outro objeto ou indivíduo que sirva como bode expiatório.

De acordo com Fochesatto (2011), é por meio da fala que se acessa o inconsciente, pois a associação livre permite que alguns elementos afetivos, lembranças e representações sejam atingidos mais facilmente e liberados de maneira inconsciente. Sendo assim, podemos concluir que a fala manifesta a realidade interna vivida pelo sujeito. Com isso em mente, observamos frases como:

“O ciclista apareceu *do nada* e entrou na frente do meu carro”.



“Eu vi que o rapaz da moto havia caído, mas *meu colega não deixou eu parar*, pois nós tínhamos que entregar a mercadoria dentro do horário estipulado.”

“A menina estava doida de ciúmes do meu lado [...] começou a brigar comigo e *me fez atropelar o rapaz que estava na faixa de pedestre*”.

“Eu estava dirigindo e perdi o controle do carro, *por falha mecânica*. Acho que *a chave pulou da ignição*. [...] eu havia bebido um pouco.”.

“Eu estava pegando um retorno e o sol estava forte. Eu fechei os olhos rapidamente *por causa do reflexo da luz* e, quando percebi, não deu tempo de frear. Acabei atropelando uma mulher.”

Estas falas demonstram que, em muitos casos, há uma busca por responsabilizar terceiros na tentativa de retirar, de si, o peso de tal ação, abrindo mão da responsabilidade pelo ato de dirigir embriagado, causar lesão corporal, negar socorro, adular o crime, entre outras situações que o Instituto vem a receber.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Considerando a busca constante pelo Prazer, evitando o desprazer, entendemos o Trânsito como expressão do Princípio de Prazer. Desse fenômeno surge a violência, porque ao saciar seus desejos, o indivíduo entra em conflito com o desejo do Outro, resultando uma possível prática criminosa. Entretanto, em conflito com a lei e reprovação social dessa ação, o sujeito desloca sua responsabilidade para um bode expiatório. Ou seja, o se responsabilizar pelas atitudes no trânsito é uma questão subjetiva, assim como algo aprendido ao longo da vida.

A responsabilização no Trânsito, ao contrário da implementação do novo Código de Trânsito Brasileiro, tenderia diminuir os índices de mortes nesse contexto, pois ao se responsabilizar pelo ato denegrante o indivíduo toma consciência que seus atos afetam o outro, reduzindo a reincidência dessas atitudes.

REFERÊNCIAS

- Bianchi, A. S. (2007). Édipo encontra seu pai: um conflito de trânsito? *Psic: Revista da Vetor Editora*, 8(1), 101-106.
- BRASIL. (1940). *Decreto-Lei n.º 2.848, de 7 de dezembro de 1940*. Código Penal. Presidência da República. Rio de Janeiro.
- Código de Trânsito Brasileiro (1997). Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF.
- Conselho Federal de Psicologia (2009). *Resolução CFP n.º 007/2009*. Revoga a Resolução CFP n.º 12/00, e institui normas e procedimentos para a avaliação psicológica no contexto do trânsito. Brasília, DF.



- Ferrari, I. F. (2006). Agressividade e violência. *Psicologia Clínica* (Rio de Janeiro), 18(2), 49-62.
- Freud, S. (1996). Além do princípio do prazer: psicologia de grupo e outros trabalhos. In S. Freud. *Além do princípio do prazer*. Rio de Janeiro: Imago.
- Gellis, A., & Hamud, M. I. L. (2011). Sentimento de culpa na obra freudiana: universal e inconsciente. *Psicologia USP*, 22(3), 635-654.
- Girard, R. (2011). *Aquele por quem o escândalo vem*. São Paulo: É Realizações.
- Minayo, M. C. S. (1994). Social Violence from a Public Health Perspective. *Cadernos de Saúde Pública* (Rio de Janeiro), 10(Sup. 1), 07-18.
- Njaine, K. (2006). Sentidos da violência ou a violência sem sentido: o olhar dos adolescentes sobre a mídia. *Botucatu*, 10(20), 381-392.
- Rozestraten, R. J. A. (1981). Psicologia do trânsito: o que é e para que serve. *Psicologia: Ciência e Profissão*, 1(1), 141-143.
- Ferreira, A. B. de. (2010). *Dicionário Aurélio da Língua Portuguesa*. Curitiba: Positivo.
- Silva, F. H. V. C. & Gunther, H. (2009). Psicologia do trânsito no Brasil: de onde veio e para onde caminha? *Temas psicológicos* (Ribeirão Preto), 17(1), 163-175.
- Winnicott, D. W. (1987). Natureza e origens da tendência anti-social. In D. W. Winnicott. *Privação e delinqüência*. São Paulo: Martins Fontes.
- Vilhena, J. de, & Maia, M. V. (2002). Agressividade e violência: reflexões acerca do comportamento anti-social e sua inscrição na cultura contemporânea. *Mal Estar e Subjetividade* (Fortaleza), 2(2), 27-58.