

**“EU ANDO PELO MUNDO E OS AUTOMÓVEIS CORREM PARA QUÊ”? :
UMA REFLEXÃO PSICANALÍTICA SOBRE A RELAÇÃO TRÂNSITO,
CIDADE e SUBJETIVIDADES.**

*Aline Miranda Schwartz de Araújo
Mariana Paula Oliveira
Maria Lúcia Castilho Romera*

Esse trabalho parte do diálogo entre as autoras, iniciado em grupo de estudos de Psicanálise, sobre as vivências no trânsito em nosso cotidiano, diálogo esse motivado pelas idéias de Fabio Herrmann sobre o mesmo tema. Nossas experiências enquanto motoristas, passageiras ou pedestres nas ruas de nossa cidade nos acarretaram desconfortos que alimentaram a discussão e a tentativa de ampliar os sentidos de tais experiências a partir do método interpretativo.

A Teoria dos Campos, pensamento crítico e reflexivo sobre a Psicanálise, iniciado com o autor acima citado, nos possibilita romper com os muros do consultório padrão e colocar o divã a passeio, ou seja, ela devolve à Psicanálise o seu estatuto de pensamento sobre a psique humana, independentemente das limitações impostas por um setting padronizado. Se o que produz os sentidos que permeiam nossas relações são os campos inconscientes, nosso método consiste em tencionar esses campos de forma a rompê-los, para que surjam novos sentidos produzidos pelo desvelamento de suas regras.

Quanto ao tema do trânsito que ilustra o método nesse trabalho, trazemos três situações: uma que elucida a sensação de risco de morte experienciado nas ruas, outra que, dada nossa condição feminina, aponta para um imaginário que determina preconceitos ainda sofridos nesse meio e, ainda, uma terceira relativa à supervalorização do automóvel, que transforma o ato de dirigir em um desfile de desejo e poder. Conquistar a carteira de motorista é mudar de status, é tornar-se independente. Mas

caminhando pela cidade nos é revelada uma forma diferente de nos relacionar com a cidade e com as pessoas, uma forma mais livre. Já que, por sua vez, no automóvel estamos presos a quatro rodas, sujeitos às direções previamente orientadas. Nele, os olhares são direcionados à qualidade da máquina, revelando nessa “pseudo-liberdade” o reflexo da sociedade do consumo. Assim, a partir de nosso mal-estar, nos propomos a interpretar nossa relação com o trânsito, buscando ampliar os sentidos desse assunto, através da psique do real.

A relação do pedestre com a cidade nos revela a tentativa de uma re-construção social apreendida pela percepção; faz-se um processo de identificação com outras pessoas em um lugar, numa busca por relacionamentos e alteridades que se dão no encontro ou desencontro. Por isso, a cidade promove um processo relacional e histórico entre pessoas e lugares, construindo novas formas de se pensar o futuro. O pedestre tradicional procura se adequar ao tempo da máquina, ao espaço da faixa em zebra que lhe é destinada, mas, também, por questões práticas, conflui com as representações mecânicas e institutivas neste universo. Quando este pedestre passa a usar rodas, a relação de competição e força se evidencia. O mal-estar se instala. Em um mundo maquínico, o volante torna-se uma arma a mais nesta luta de forças que se instala.

De repente uma caminhonete enorme sai da pista da direita e vem para a esquerda, em uma avenida principal da cidade de Uberlândia, bastante movimentada. Para fazer esse movimento, o motorista avança, com o carro, o espaço que estava sendo ocupado por um carro pequeno, um Fiat Uno, mais precisamente. Para evitar a colisão, o motorista do Uno precisa frear imediatamente, cedendo espaço à caminhonete. No susto, acreditando que não foi vista, ou para chamar sua atenção (no sentido de “dar uma bronca”, mesmo), ela buzina. O motorista da caminhonete, em uma atitude

provocativa, freia bruscamente. Por sorte ou reflexo e aliviada por seus freios se encontrarem em excelente estado, a motorista do Uno consegue breicar a tempo de, mais uma vez, evitar outra colisão ainda mais desastrosa, em que talvez não sobrevivesse para relatar essa experiência, visto que seu carro cabia quase inteiro sob a carroceria da imensa caminhonete.

Tanta pressa em vão. No sinaleiro no final dessa avenida, os dois carros param pareados. O motorista da caminhonete ainda provoca verbalmente a motorista do Uno. Essa, posteriormente, relata que usou de todos os seus recursos para não agredir fisicamente aquele homem que lhe tinha oferecido tantos riscos, e fica transtornada em se dar conta de que, caso tivesse uma arma em seu porta-luvas, provavelmente a teria usado.

Tal narrativa nos conta de uma ruptura no fluxo natural do dirigir cotidiano. Diariamente, quando dirigimos, temos que dividir o espaço nas ruas com outros motoristas, pedestres, ciclistas, assim como com as regras de trânsito e de boa convivência. Na estória acima, o motorista da caminhonete pôs no limite tanto as regras de trânsito, como, e principalmente, aquelas da boa convivência, que nos protegem das brigas verbais, físicas, e até da morte; regras-freios emocionais.

Com essa ruptura na rotina do trânsito, a situação acaba revelando a fragilidade das regras citadas, ou mais que isso, revela que a proteção por nós atribuída à elas são na verdade uma crença ilusória, que esconde que a loucura do nosso dia-a-dia, e de nosso trânsito, nos lançam no risco de nos matarmos a qualquer momento, ou de atropelarmos e sermos atropelados, considerando aqueles outros – pedestres, ciclistas, etc. – que coabitam com os motoristas o espaço das ruas. A esse propósito, Fábio Herrmann (1999) pontua:

Do ponto de vista da lógica de concepção do real, entretanto, carros são seres feitos, entre outras afinidades, para atropelar. Não fora assim, seria impensável a coabitação nas ruas de carros e pessoas – que passam a ser chamadas de *pedestres*. As ruas seriam talvez esteiras rolantes, ou, ainda melhor, andaríamos a pé até o trabalho, que nunca distaria mais que algumas centenas de metros. Quer dizer, a realidade *carro* é uma representação de certas regras da psique do real, que contemplam com benevolência o atropelamento, desde que a serviço do aumento da produção e do consumo. Este é um campo do real. (p. 147) (grifos do autor)

Pensando na Contemporaneidade, o trânsito nos inspira também a pensar em outra problemática. Temos nos deparado com conceitos arcaicos que ainda perduram nos dias atuais, e na “pseudo-liberdade” tão pregada pelos homens. Seguindo esta idéia e refletindo sobre a cidadania, paramos para pensar na construção da identidade de gênero que têm sido conceituada pela sociedade há muito tempo. O modelo construído sempre impôs uma delimitação ao caminho a ser percorrido pela mulher. Quando esta adquire a carteira de motorista é conseqüentemente relacionado à liberdade. Liberdade esta, em que a mulher em sua construção tanto social como pessoal vem buscando através dos tempos, o transformar, o criar e o enveredar por outras trilhas que não as determinadas por sua categoria de gênero.

Mesmo na contemporaneidade a mulher se encontra no marginal. Na verdade, ainda busca um espaço para desenvolver seu potencial criativo, sua competitividade, uma busca constante de conquistas, no mais amplo sentido do termo, abrindo expectativas de re-conhecimento, em busca de estabelecer sua identidade.

Para que realidade e identidade valham-nos de defesa adequada, devem ambas parecer naturais: uma vinda do mundo, a outra, do interior do sujeito. A lógica de

concepção que cria as imagens de mim mesma e de meu mundo deve operar em surdina; do contrário, tais imagens de mim não seriam críveis, se fosse eu exposto simultaneamente à consciência de que estou a inventar, ao mesmo tempo em que sou inventado. (HERRMANN, 2006)

O feminino inventa e re inventa-se, na busca de ampliar um espaço que talvez se encontre em um movimento de baliza, não dentro de um carro, mas sim dentro de si e de si para o mundo.

Encontram-se aqui a mulher, o pedestre e a máquina traçando seu caminho pela cidade, pelo trânsito, nos revelando à fabricação de um cotidiano que levou o homem comum à ruptura com a própria natureza, construindo um mundo onde a lei é: “diga o que consumes que te direi quem és!”

Numa palavra: quando o homem recria o mundo à sua imagem e este mundo vai recriando, vai produzindo seu homem, é como se estivéssemos diante de um relógio sem ponteiros, cujo eixo só serve para dar corda e volta para o mecanismo, ou diante de um jogo de espelho sem corpo a refletir. A rigor, o relógio mostra algo e algo é refletido pelos espelhos, mas isto que se patenteia, sendo miolo do projeto humano, simplesmente não pode ser reconhecido pelo próprio homem, pois é a denuncia de seu desconhecimento interno, da falta de proporção entre o que deseja para si e o que lhe convém” (HERRMANN, 2001, p.21)

A partir do mal-estar instaurado pelas construções humanas, o homem e a mulher contemporânea se vêem emblematicamente como o pedestre lançado no tráfego caótico da cidade, um ser solitário, lutando contra um aglomerado de massa e energia pesadas, velozes, mortíferas. Eles se vêem lançados nesse caos, às voltas com seus próprios recursos, obrigados a explorá-los à exaustão caso queira sobreviver. E os automóveis correm para quê?

BIBLIOGRAFIA:

HERRMANN, Fabio. **O que é psicanálise - para iniciantes ou não**. São Paulo: HePsiché, 1999.

_____. **Andaimes do Real: Psicanálise do cotidiano**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2001

_____. **Andaimes do Real: Psicanálise da Crença**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2006.

SOBRE AS AUTORAS

Aline Miranda Schwartz de Araujo. Psicóloga, Psicopedagoga, Bailarina Contemporânea. Atualmente é mestranda do Programa de Pós-Graduação em Psicologia Aplicada da Universidade Federal de Uberlândia. Bolsista pela Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES). Membro do Grupo de Estudos e Pesquisa em Teoria dos Campos – CETEQ- CNPq.

Mariana Paula Oliveira. Psicóloga clínica, especialista em Psicoterapia Psicanalítica. Atualmente mestranda em Psicologia Aplicada na Universidade Federal de Uberlândia, e docente do Instituto de Psicologia na mesma universidade. Membro do Grupo de Estudos e Pesquisa em Teoria dos Campos – CETEQ- CNPq.

Maria Lúcia Castilho Romera. Psicóloga, Psicanalista, Membro Associado da SBPSP, Membro do Centro de Estudos da Teoria dos Campos-CETEC, Professora Associado do Instituto de Psicologia e do Programa de Pós-Graduação em Psicologia Aplicada da Universidade Federal de Uberlândia, Doutora em Psicologia Escolar pelo Instituto de Psicologia da USP e Pós-Doutorado pelo Centro de Estudos da Teoria dos Campos-CETEC PUC-SP.