

# PSICOLOGIA DEL TRANSITO. CRITERIOS PARA LA SELECCION DE CASOS DE CONDUCTORES SEGUROS

## TRAFFIC PSYCHOLOGY. CRITERIA TO SELECT SAFE CAR DRIVERS CASES

Marta María Caamaño\*

### Resumen

*La investigación en curso explora aspectos psíquicos relacionados con la conducción de autos particulares. En los considerandos teóricos se diferenciaron, por un lado, los conceptos de “conductor experto” y “conductor seguro” extraídos de la Psicología del Tránsito y, por otro, se construyeron diversas hipótesis acerca de esta actividad derivadas de la teoría psicoanalítica. El trabajo de campo consistió en la realización de 20 entrevistas semiestructuradas a informantes clave, que cumplían con la condición de “expertos”, en tanto que la detección de la categoría “seguros” implicó nuevos desarrollos que aportaron elementos significativos al estudio. Con este propósito se justificó la selección de la muestra, el relato de un accidente vivido. Se presentan los resultados obtenidos al analizar la muestra mediante a) un análisis de congruencia con la Estrategia de Tránsito Seguro (ETS) y b) la metodología de investigación psicoanalítica Algoritmo David Liberman (ADL).*

**Palabras clave:** conductores de autos seguros, criterios para selección de casos.

### Summary

*The present investigation explores psychological aspects related to private car driving. As regards the theoretical basis, on the one hand, the concepts of “expert driver” and “safe driver”, extracted from Traffic Psychology, were differentiated and, on the other hand, diverse hypotheses were considered with reference to this activity derived from the Psychoanalytic Theory. The field research consisted of 20 semi-structured interviews taken to key informants, who qualified as “experts”, whereas detection of the category “safe” implied new developments that contributed significant elements to the study. This purpose justified the selection of the sample, the narration of a suffered accident. The results presented were obtained from the sample analysis by means of a) an analysis of congruence based on the Traffic Safety Strategy (TSS) and b) the methodology of psychoanalytic investigation David Liberman Algorithm (DLA).*

**Key words:** safe car drivers, criteria to select cases.

---

\* Licenciada en Psicología. Investigadora en Psicología del Tránsito. Dirección: Gral. Miguel de Azcuénaga 711, 1° “3” (C1029AAO), Ciudad de Buenos Aires, Argentina. E-mail: caamano@fibertel.com.ar

## Presentación

El presente artículo refleja un avance parcial de la Tesis Doctoral en Psicología (UCES, Buenos Aires). El trabajo realizado acerca de los casos y la muestra son presentados en forma cronológica. La primera parte corresponde a un estudio enmarcado en la Psicología del Tránsito (*Traffic Psychology*). Luego se presenta una exploración psicoanalítica acerca de la misma muestra con la metodología Algoritmo David Liberman (ADL). Finalmente comentamos algunos hallazgos e interrogantes que se generaron a partir de este proceso.

## Parte I. Psicología del Tránsito. Esquema secuencial de un accidente y Análisis de Congruencia con un modelo de conductor seguro

Desde hace más de una década la autora ha desarrollado diferentes estudios con el propósito de aportar información científica útil a la prevención de accidentes y a las Estrategias de Tránsito Seguro (ETS). Una primera etapa consistió en revisar cuáles aspectos científicos de la Psicología requerían de mayor desarrollo, intentando aportar a la disminución y gravedad de los accidentes de tránsito, ya que este problema epidemiológico se mostraba persistente y las políticas de seguridad vial, campañas preventivas, etc. no daban los resultados esperados (Caamaño, 1995a, 1995b, et al. 1996, 1998, 2000, 2002, 2004b, 2005a, 2005b, 2006a, 2008c). Las propuestas de prevención vial implican un perfil esperado de comportamientos de seguridad por parte de un conductor. Por otra parte, se consideró que la experiencia (años de manejo del auto) de un conductor no implicaba necesariamente que el mismo pudiese considerarse seguro. Como no se encontró una definición precisa y abarcativa acerca de cuáles características debería cumplir un “conductor seguro”, se elaboró un listado de requisitos, derivados de las propuestas preventivas sociales (Caamaño 2004b, 2005b). El listado se expuso en diversas instancias, modificándose algunos aspectos, hasta definir las principales características de un conductor “modelo” o conductor seguro.

Con la misma finalidad, de recabar información útil y significativa para definir las características de un “modelo”, se buscó la opinión de “informantes clave” en *driving* de autos particulares que poseyeran experiencia en esta actividad (conductor experto). Para ello se diseñó una “Guía de Entrevista”, semiestructurada en profundidad, que incluyó proposiciones para indagar en forma abarcativa y detallada acerca de la actividad de conducción de autos de cada entrevistado (Caamaño, 1998, 2002).

En consecuencia, la población entrevistada se definió como un grupo intencional, compuesto por 20 (veinte) conductores (75% varones, 25% mujeres) con 15 o más años de manejo y con auto propio, residentes en la Ciudad de Buenos Aires. Estos requisitos tomaban en cuenta la experiencia del conductor. Supusimos que un “conductor experto” se caracteriza por haber manejado el auto durante un período prolongado, en diferentes espacios, rutas, etc. disponiendo de una inversión económica en el vehículo. En el curso de la entrevista se indagaría de todos modos la presencia de inexperiencia, o aspectos que el sujeto no hubiese desarrollado técnicamente, por ejemplo, si su *driving* hubiese consistido en conducir solamente en pequeños trayectos urbanos, se consideraría escasa su experiencia, en cuyo caso quedarían descartados como informantes clave al no cumplir con el requisito “experiencia”.

### 1.1. Selección de casos

La primera selección se fundamentó en variables descriptivas (Psicología del Tránsito). Como no era posible saber de antemano si además de “expertos”, los entrevistados se correspondían con un perfil “seguro” de conducción, el asunto se dejó para más adelante, con la idea de trabajar las entrevistas con otro criterio más refinado. Con esta finalidad se seleccionó una de las variables que explora la Guía de entrevista destinada a identificar la percepción de riesgo vial en el relato del entrevistado (Caamaño, 1998, Racional de la Guía, Parte D). La indagación de esta variable incluye varias preguntas o proposiciones que exploran la identificación del riesgo en general. Para refinar esta variable se distinguieron dos situaciones viales: a) *Driving* habitual y riesgo potencial, correspondiente a percepción y acciones anticipatorias preventivas, es decir aspectos que involucran variados dispositivos del conductor (no beber alcohol, mantener el auto, usar el cinturón de seguridad, etc.) compatibles con el concepto de prevención primaria, b) Peligro de accidente y alerta situacional, relacionado con percepciones y acciones en momentos de riesgo real e inminente (*hazard perception*) que implican la evitación de muerte o daños, correspondientes a una prevención secundaria (Caamaño, 2006a, 2008c).

### 1.2. Selección de la muestra

Observamos a su vez que el relato de un accidente protagonizado por el sujeto conduciendo (Guía de entrevista, D.3, D.4, D.5) nos permitía focalizar el análisis en un fragmento definido, por un lado, y nos brindaba información relacionada tanto con la percepción de riesgo potencial (antes del accidente) así como la percepción relativa al peligro de accidente (suceso siniestral en sí y sus consecuencias). Para identificar estas variables en el relato de un accidente se adoptaron los siguientes criterios:

a) Se consideró percepción y/o acciones relacionadas con el “riesgo potencial” a los aspectos que cada entrevistado relató espontáneamente, como antecedentes y/o condiciones previas predisponentes al accidente.

b) La identificación de la percepción y acciones ante el “peligro” se focalizó en las referencias espontáneas a: los momentos de emergencia, situaciones imprevistas, alertas situacionales, todos ellos inmediatamente próximos al accidente, las maniobras de emergencia o reacciones relacionadas ante la inminencia y al suceso siniestral, la alusión a daños consecuentes y las reflexiones sobre el evento relatado (estas dos últimas a propuesta de la entrevistadora).

En consecuencia, la muestra propiamente dicha quedó constituida por el fragmento del “relato de un accidente” de todos los casos entrevistados.

El promedio de duración total de las entrevistas fue de 70 minutos (mín.: 60’-máx.: 80’), este fragmento se ubicó en promedio a los 40’ de entrevista, y respondió en todos los casos a las siguientes proposiciones de la entrevistadora:

1°. Introducción del tema en forma amplia proponiendo que relate un accidente vivido o que haya sucedido cerca suyo. Si el sujeto relata un accidente en el que no está involucrado como conductor del auto, se intenta que lo haga. Se registra el conjunto de

las respuestas espontáneas. La proposición incluye pedidos de aclaración de la entrevistadora para ampliar las descripciones, omitiendo cualquier intervención valorativa.

2°. Finalizado/s el/los relato/s, se indagan valoraciones y reflexiones críticas del sujeto sobre el/los accidente/s relatado/s, omitiendo llamar la atención sobre algún aspecto en particular:

### *1.3. Caso Coco. Muestra original*

Con el propósito de ejemplificar lo antedicho presentamos el caso Coco, uno de los conductores que cumplía con la condición de “conductor experto” (experiencia). Coco tiene 45 años, es un sujeto comunicativo y ha establecido empatía con la entrevistadora y los fines de la investigación. Se ha mostrado colaborador en el conjunto de la entrevista. Se presenta a continuación la desgrabación original de la respuesta a la proposición seleccionada:

(Referencias: E: entrevistadora. S: sujeto o “Coco”)

E: Ahora te propongo que elijas, que me relates, algún accidente que hayas vivido, o que haya pasado cerca de ti...

S: Claro ¿por qué lo elijo?, esta sería una primera pregunta, porqueee... no te olvides que yo en la guardia del hospital viví muchos accidentes terribles, digamos, estem... o graciosos, oohh no sé tengo pa' contarte mucha anécdota...

E: Claro...

S: Eeeh... así que por eso te decía por dónde, por dónde la agarro a la pregunta, desde dónde la tomo... y bueno la tom...

E: Si lo protagonizaste vos, mejor...

S: Claro, bué... esteem... que tenga que ver con la concentración, una vuelta que venía con mi mamá manejando yo un Peugeot 504 que era de mi vieja, cargado con unas piedras porque iban a arreglar el departamento y este... y venían desde Campo de Mayo hacia Capital, unos tanques por la Panamericana, que estaba recién inaugurada, y... me acuerdo la bronca que me dio que los tanques anduvieran por arriba de la Panamericana recién inaugurada ¡porque la iban a hacer pedazos! ¡Dejaban las marcas de la oruga, era nuevita, nuevita, recién hecha! Y me dio tanto odio, y me di vuelta y los reputié, y cuando volví a mirar para adelante habían frenado por no sé qué cosa y yo no llegué a frenar, porque para colmo con el auto cargado con piedras cuando frené no respondió bien y me comí al de adelante, le rompí, bueno, la parrilla, el radiador, las luces. Tendría que ver con la desconcentración.

### *1.4. Análisis de Congruencia (ETS). Caso Coco*

Para clasificar con un criterio homogéneo las respuestas de los entrevistados se diseñó un esquema de un relato de accidente, con una secuencia cronológica canónica de un accidente vial:

1. Antes del accidente
2. Peligro
3. Reacciones y siniestro en sí
4. Consecuencias
5. Reflexión

Los relatos originales de este fragmento, de todos los casos, se reacondicionaron según las 5 secuencias. Para analizar las secuencias relatadas fue preciso realizar otras consideraciones conceptuales. En primer lugar, se operacionalizó el listado de características que perfilan a un “conductor seguro” o modelo esperado en ETS, infiriendo cuál sería el comportamiento fenoménico esperado de un conductor en un accidente. Luego el análisis consistió en establecer similitudes y diferencias, caso por caso, secuencia por secuencia, con el “modelo esperado”. En las secuencias 1 2 4 y 5 se identificaron los aspectos percibidos /omitidos relativos a Fh (factor humano), Veh (vehículo), Amb (ambiente o contexto), y en la secuencia 3 la referencia a maniobras fallidas o adecuadas.

Finalmente se categorizó el grado de congruencia de cada relato de accidente secuenciado, con el modelo esperado en seguridad vial. Los resultados permitieron observar que los entrevistados percibieron y valorizaron en forma congruente la prevención de riesgos potenciales (antes del accidente, *driving* habitual), pero se alejaron del perfil esperado en las secuencias relacionadas con el peligro (alerta situacional) y las reacciones adecuadas ante ello. En estos casos, el conductor no percibió sus fallas y por ende no hace reflexión, o si las percibió no fueron objeto de reflexión crítica.

Esta instancia no constituye aún un instrumento propiamente dicho, sino una sumatoria de criterios para detectar si el sujeto expresa o no la percepción de aspectos requeridos por una ETS (Estrategia de Tránsito Seguro).

En el Cuadro I se consignan los relatos del caso Coco, organizados en las 5 secuencias, acompañados de los aspectos que fueron identificados por el sujeto. Se consignan aspectos omitidos y percibidos. En la secuencia 5 (reflexión) se agregan todas las menciones de reconocimiento de causas del siniestro.

**Tabla I. Análisis de Congruencia ETS. Esquema secuencial. Caso Coco**

<i>Relato</i>	<i>Percepción-acción identificadas (*)</i>
1. Antes del accidente: Manejaba un Peugeot 504 cargado con unas piedras, y venían unos tanques por Panamericana, que estaba recién inaugurada, me acuerdo la bronca que me dio ;porque iban a hacerla pedazos. ;Dejaban las marcas de la oruga, me dio tanto odio!	Fh: Impacto emocional Amb: situación imprevista
2. Peligro: ;Me di vuelta y los reputí! Cuando volví a mirar para adelante, habían frenado los otros autos, por no sé qué cosa...	Fh: Alteración, distracción y desorientación propias
3. Reacción y accidente: No llegué a frenar, con el auto cargado con piedras, no respondió, me comí al de adelante	Fh: Fallo y choque

<i>Relato</i>	<i>Percepción-acción identificadas (*)</i>
4. Consecuencia: Le rompí la parrilla, el radiador y las luces	Veh: Daño a vehículo propio Fh, Veh: omite daños
5. Reflexión: +Fh: me acuerdo la bronca que me dio, me dio tanto odio!	Fh: desconcentración por impacto emocional, causa dominante del accidente, autocrítica congruente conductor
+Veh 1 y 3: auto cargado, pesado	Veh: percibe causa concurrente del fallo
+ Fh 3: No llegué a frenar	Fh: intento fallido de frenar, maniobra evitativa congruente, omite desvío
+ Amb 2: los demás autos estaban detenidos	Amb: percibe causa concurrente del impacto, omite crítica: sin señalización vial
+ Fh y Veh 4: Le rompí la parrilla, el radiador y las luces	Fh: omite daño propio y ajeno Veh: percibe daño vehículo propio, omite daño ajeno

(\*) Referencias: Fh (factor humano), Veh (vehículo), Amb (ambiente o contexto)

En su conjunto el sujeto identifica la mayoría de los componentes significativos esperados. La autocrítica (Fh, desconcentración del conductor por impacto emocional) se pondera predominante como causa del accidente y la misma ha sido percibida por el sujeto. En el mismo sentido el sujeto percibe como causa concurrente del fallo el estado del auto (Veh propio cargado, pesado).

En cuanto a la reacción inmediatamente anterior al impacto (Fh, intento de frenar) es congruente en forma parcial pues la evitación esperada completa sería “freno y desvío”. Otra congruencia parcial es que por un lado percibe una causa concurrente del impacto (Amb, autos detenidos) pero por otro no expresa reflexión crítica sobre Amb (estado deficiente de señalización de la ruta). En cuanto a las consecuencias del accidente el sujeto también denota una congruencia parcial con el modelo ya que por un lado percibe Veh (daños a su propio auto), en tanto omite referencias a Veh (daños a vehículo ajeno) y a Fh (daños a sí mismo, acompañante, personas en otro vehículo).

### *1.5. Resultado*

En resumen, se consideró que el relato de accidente contiene elementos predominantemente congruentes con el modelo de conductor seguro debido a que expresa la identificación central de la causa del accidente, en tanto las incongruencias son parciales. El caso quedó incluido en la población seleccionada según la categoría de informante clave.

## **Parte II. Psicoanálisis. Estudio de la muestra con ADL**

La exploración de los casos con variables fenoménicas fue una primera etapa luego de la cual nos dispusimos a indagar el material (entrevistas) desde la teoría psicoanalítica. El Algoritmo David Liberman (ADL) es un método de investigación psicoanalítico del lenguaje, creado por el Dr. David Maldavsky, fundamentado en una operacionalización

de la teoría freudiana, que detecta las erogeneidades y defensas, su dinámica, en una comunicación clínica. Ha sido empleado, además, para analizar expresiones artísticas, sociales, etc. (Maldivsky, varias publicaciones desde 1998 hasta el presente, ver Referencias Bibliográficas al final) con la intención de explorar la misma muestra (relato de accidente) desde otra perspectiva decidimos aplicar el ADL.

### II.1. Nuevas consideraciones teóricas

Desde una perspectiva psicoanalítica, podríamos suponer que los procesos cognitivos (entrenamiento en conducción y automatización, experiencia práctica técnica, conciencia de situación) se interrelacionan o están determinados por procesos endógenos (dinámica pulsional) los que en el supuesto de un conductor “seguro” deberían ser funcionales o acorde a fines.

Entre las inferencias teóricas desarrolladas destacamos: a) La hipótesis sobre una modificación específica que se produce en la representación de cuerpo a partir de la incorporación del auto como prótesis para el desplazamiento terrestre (Caamaño, 2005c, 2008b, 2008d) b) La hipótesis relacionada con la definición del *driving* funcional como una acción mediadora y su diferenciación con otras acciones resolutorias de descarga pulsional en esta actividad (Caamaño, ídem anterior), c) La hipótesis relativa a una diferenciación del funcionamiento del aparato psíquico en las situaciones de *driving* cotidiano o habitual, y en los momentos de peligro inminente de siniestro (accidente) (Caamaño, 2006b, 2008a).

Resumidamente, hemos supuesto un complejo representacional yoico, relativamente estable, vinculado con las acciones que realiza el conductor para desplazarse con el auto (automatismos). En el aprendizaje de conducción se produce la incorporación del auto en la representación corporal cuyo efecto es una adaptación de esta, por asimilación protésica del auto. Esta modificación define otro espacio exterior, una nueva periferia cuerpo-auto y, en consecuencia, una protección antiestímulo específica al *driving*. En la conformación de este núcleo yoico han participado evolutivamente investiduras significativas (deseos, ley, realidad) atribuidas al auto y al desplazarse con él (Caamaño, 2005c). A posteriori del aprendizaje de conducción, el conductor adulto y experto de autos particulares ha dessexualizado este núcleo (Freud, 1926). El *driving* funcional es una acción mediadora, ya que el desplazar el auto no es un fin en sí mismo y la automatización implica un ahorro de energía psíquica que podrá ser destinada en forma simultánea e intermitente a otras actividades-meta. El interés del conductor estará dedicado al “para qué” desplaza el auto. Estas acciones resolutorias o metas de descarga pulsional se expresan en una serie de vivencias concomitantes al *driving*. Incluimos entre estas acciones resolutorias: el objetivo del viaje (disfrute y/o utilidad) y la variada actividad psíquica que despliega el conductor, en forma simultánea, relacionada con dispositivos y costumbres (escuchar música, mirar paisajes, etc.), acompañantes mientras conduce, actividades del pensar en general, etc. así como también las reacciones emotivas que vivencia el conductor ante eventos que suceden en el trayecto de manejo.

El dispositivo psíquico requerido para la percepción, interpretación y reacción ante el peligro de accidente varía respecto del relacionado con los trayectos de conducción

habitual. Se trata de eventos de secuencia rápida que imponen al conductor una focalización atencional en el peligro inminente en desarrollo. La percepción de un suceso crítico (próximo al accidente) marca un punto de inflexión mental caracterizado por: acelerada estimulación sensorial y excitación en el aparato psíquico, exigencia asociativa rápida, irrupción de investiduras pulsionales acordes a la amenaza de daños y/o muerte (propia o ajena), motricidades aceleradas evitativas. El control sobre el peligro, dependerá de la oportuna asociatividad entre la captación de datos siniestrosales en curso, con inscripciones sobre aspectos cualificados como peligrosos por el conductor. Como efecto, se producirá una interpretación que hemos denominado: percepción de peligro o alerta situacional vial, que integra el núcleo yoico del *driving* y enlaza con la corriente pulsional de autoconservación.

Un *driving* funcional o acorde a fines, en el momento de peligro de accidente, implicaría que las metas no específicas (acciones resolutorias mencionadas) son desplazadas (por ej. aislamiento funcional) y predomina la tendencia a sobrevivir o evitarse daños. En este caso podemos suponer que la plataforma yoica relacionada con el manejo experto logra ser dominante y produce resultados (acciones evitativas) acordes, en forma oportuna y acelerada.

Descartando la inexperiencia, puede haber disfuncionalidades derivadas de fallas de asociatividad acorde al contexto, lo que obstaculiza la operatividad del núcleo yoico funcional del *driving*. La carencia de inscripciones psíquicas específicas y/o una imposibilidad asociativa puede incidir en la funcionalidad de las reacciones. Por ejemplo, si el alerta situacional proviene de la percepción de una falla que descontrola al vehículo, podría suponerse una desestabilización en la incorporación protésica del mismo, el auto se convierte en otro, un objeto peligroso. Suponemos que estas fallas pueden ser transitorias o estables (fijaciones en la estructura psíquica del conductor).

## II.2. Análisis de la muestra con ADL, Caso Coco

El fragmento fue organizado y analizado (Caamaño, Monografía doctoral, 2008a) mediante los instrumentos, grillas, etc. que consigna el ADL (relatos, actos del habla, escenas relatadas y desplegadas, intercambio con la entrevistadora). En esta oportunidad se presenta una síntesis de carácter expositivo.

Acondicionamos el fragmento en tres partes: (a) La introducción al relato del accidente, (b) la narración del accidente en sí y (c) una conclusión.

- Parte (a): Ante la propuesta de elegir y relatar un accidente que haya vivido, Coco tiene dos reacciones: por un lado dice con énfasis que tiene muchas anécdotas o accidentes “terribles” o “graciosos”, y por otro, está desorientado y se pregunta “¿por dónde lo agarro?”. Cuando la entrevistadora le propone que sea uno en el cual el protagonista sea él, Coco responde que va a contar alguno que tenga que ver con la concentración.
- Parte (b): En seguida relata una ocasión en que se trasladaba para arreglar el departamento, acompañado por su madre, y aclara que el auto era de ella y que estaba muy pesado porque iba cargado con piedras. La ruta por la que iban estaba recién

pavimentada y vio que unos tanques dejaban las marcas de la oruga y hacían pedazos el pavimento. Esto le generó bronca y odio, se dio vuelta y los repunteó. Cuando volvió a mirar adelante se encontró con vehículos frenados no sabiendo por qué era, y no pudo frenar porque estaba desconcentrado, y porque el auto pesado no le respondía bien. Entonces se comió al de adelante y en el choque le rompió la parrilla, el radiador y las luces al auto que manejaba.

- Parte (c): Concluye que el accidente tuvo que ver con la desconcentración.

El análisis del relato del accidente en sí (Parte b) muestra la siguiente secuencia de lenguajes: un inicio ordenado (A2 eufórico, acorde a fines, exitoso) y orientado (FU, eufórico, acorde a fines, exitoso) es seguido por la percepción de una disarmonía estética (FG, disfórico) que deriva en un estallido de rabia contra los tanques, insultándolos (A1, eufórico, desmentida exitosa), esto provoca que Coco se desconcentre (A2 disfórico, acorde a fines, fracasado) y cuando intenta retomar la dirección se desorienta, encuentra obstáculos inesperados en el camino (FU disfórico, acorde a fines fracasado) y la impotencia motriz de maniobrar el auto pesado por las piedras que cargaba (A1 disfórico, LI disfórico), todo lo cual lo llevan a chocar y romper la parte delantera (LI, disfórico). En la ratio de esta parte detectamos como significativo el componente A1, ya que en su presentación disfórica (tanques) logra desestructurar la armonía y belleza de la ruta (FG) así como la orientación (FU) y la capacidad para dominar la realidad/orden (A2). Por un momento, la euforia de A1 (insultos) posiciona al sujeto como doble hostil aportando al éxito de la desmentida, manteniendo el equilibrio narcisista. El desenlace disfórico, expresa una tendencia A1, con desmentida fracasada, (vuelta en contra del sujeto, quiebre de la ilusión de omnipotencia, amenaza del equilibrio narcisista e identificación con un objeto decepcionante, auto pesado que contiene un componente LI) y por otro lado, queda expuesto al golpe del choque delantero con el auto (LI, con desestimación del afecto, fracasada). En resumen, los dominantes lógicos son A1 y LI, con sus respectivas defensas, que inciden en el fracaso de A2 y FU, acorde a fines.

Respecto de los actos del habla (Parte a), observamos que el intento de cumplimento de consigna (A2) se inicia con frases de promesa y exageraciones (FG) que pretenderían convocar el interés de E. Luego Coco se desorienta, expresa frases autointerrumpidas (FU, disfórico). “¿Por dónde lo agarro?” es un intento de cumplimiento de contrato con dudas (A2) y de acercamiento (FU), aunque expresa la continuidad de su desorientación. Finalmente se orienta (FU) y anuncia que contará un accidente que tenga que ver con la concentración (A2), se dispone a cumplir la consigna. En efecto, (Parte b) expone un accidente vial (A2) y concluye (Parte c) que lo sucedido se debió a la desconcentración (A2). El dominante lógico es la erogeneidad A2, acorde a fines, exitoso, no habiéndose detectado expresiones verbales y/o paraverbales A1 ó LI.

El intercambio intersubjetivo se inició con E recabando información (intervención introductoria A2, acorde a fines), Coco responde con promesas, exageraciones (FG) y desorientación (FU). Luego E interviene sin dar pistas (FU “claro...”) y Coco sigue desorientado (FU “¿por dónde la agarro?... ¿desde dónde la tomo?... a la pregunta”). La siguiente intervención de E interrumpe el discurrir de Coco y define una orientación (Intervención central FU) hacia el involucramiento de Coco como protagonista

del accidente, a resultados de lo cual él se ordena y relata (A2). La secuencia del intercambio E-S en el caso Coco puede ser resumida en el siguiente cuadro:

**Tabla II. Intercambio entrevistadora-sujeto. Caso Coco**

<i>Intervención Entrevistadora</i>	<i>Respuesta Sujeto Coco</i>
1°. Introdutoria (A2)	Promesas exageradas (FG) Desorientación (FU)
2°. Sintoniza con la desorientación (FU)	Aumenta la desorientación (FU)
3°. Central, orientadora (FU)	Relato ordenado (A2)

Comparando las escenas relatadas con las desplegadas observamos que las promesas (FG) desorientación (FU) y dudas (A2) del inicio poseen un valor de apelación al otro que le fue útil para cumplir la consigna (A2). En un sentido inverso, en el fragmento del accidente, se imponen (relato) A1 y desmentida, LI y desestimación, contribuyendo al fracaso de A2 y FU acorde a fines, en tanto que (actos del habla) la estructura formal y el contenido del relato son congruentes con lo anticipado y con la conclusión, predominando A2 eufórico, con defensa acorde a fines exitosa.

### *II.3. Resultado y discusión*

En su conjunto, el análisis ADL de la muestra (respuesta a la proposición D, relato de un accidente, caso Coco) expresa que el grupo representacional (estructura) en el que ha resultado inscripta esta vivencia disfórica del pasado, es predominante la erogeneidad A2, acorde a fines, exitoso.

Adicionalmente se plantearon nuevos interrogantes relacionados con el relato de un accidente vial. La Proposición D contiene una lógica de causa-efecto, secuencial, que podríamos considerar canónica. En las causas, evolución y desenlaces probablemente nos encontremos con erogeneidades disfóricas y defensas fracasadas o exitosas patógenas en el nivel del relato, relacionadas con personajes, objetos y hechos amenazantes, daños, fallas propias (accidente activo), fallas ajenas (accidente pasivo), etc. cuyos desenlaces desembocan en un siniestro (accidente, choque). Ahora bien, si el sujeto logra estructurar una comunicación coherente, y cumple la consigna, es posible que en el nivel de los actos del habla resulten predominantes erogeneidades eufóricas, acorde a fines. Esta combinatoria entre relato y actos del habla, detectada en el Caso Coco, podría repetirse en las comunicaciones de otros entrevistados en este mismo fragmento.

### **III. Conclusiones**

La muestra fue analizada desde dos abordajes diferentes, uno descriptivo (Congruencia ETS) y otro empírico (ADL). Los resultados indican que este relato es congruente con el modelo de conducción segura, por un lado, y se inscribe en una corriente acorde a fines, por otro. Sin embargo, no resulta posible aún articular científicamente los resultados ya que no está resuelta la comparabilidad de ambos análisis.

La aplicación del ADL al fragmento del caso Coco mostró la participación de mecanismos endógenos relacionados con las fallas del accidente. Además proporcionó una visión interesante acerca de una disfuncionalidad transitoria del driving y nos convoca

a explorar con este método el conjunto (u otras partes) de la misma entrevista, con la presunción que podríamos encontrar procesamientos psíquicos significativos relacionados con otros aspectos del *driving*.

#### IV. Discusión

La investigación intenta aportar argumentaciones sobre la posible existencia de un núcleo representacional yoico, derivado de una adaptación de cada sujeto a la función del *driving*. Desde un punto de vista teórico la cuestión central consiste en explorar posibles articulaciones entre variables fenoménicas (Psicología del Tránsito, Guía de Entrevista) con variables empíricas extraídas del modelo mental del Psicoanálisis freudiano formalizadas en el ADL. Este último permite observar correlaciones definidas de procesos psíquicos endógenos en el discurso.

Una estrategia de exploración podría tomar el material de la entrevista de un solo caso analizando las comunicaciones con el ADL, fragmentando el material según las variables descriptivas del *driving* (Guía de entrevista). Otra línea sería la de seleccionar alguna/s variable/s descriptiva/s estudiando las respuestas de todos los entrevistados.

Por el momento, la muestra analizada constituye un intento de mayor precisión en la selección de “informantes clave-conductores seguros”, que fue derivando en una serie de interrogantes acerca de la posibilidad de articular, por ejemplo, un concepto fenoménico descriptivo “conductor seguro” con un concepto teórico psicoanalítico “funcionalidad de corrientes psíquicas”.

#### Referencias bibliográficas sobre variables psicoanalíticas

Freud, S. (1895), *Proyecto de una Psicología para Neurólogos y otros escritos*, Madrid, Alianza, 1974.

Freud, S. (1905), “Tres ensayos para una teoría sexual”. En: *Obras Completas*, Buenos Aires, Amorrortu Editores, Vol. VII.

Freud, S. (1915), “Lo inconsciente”, Apéndice C. En: *Obras Completas*, Buenos Aires, Amorrortu Editores, Vol. XIV.

Freud, S. (1917), “17ª Conferencia de Introducción al Psicoanálisis, El sentido de los síntomas”. En: *Obras Completas*, Buenos Aires, Amorrortu Editores, Vol. XVI.

Freud, S. (1926), “Inhibición, síntoma y angustia”. En: *Obras Completas*, Buenos Aires, Amorrortu Editores, Vol. XX.

Granel, Julio (1998), “Accidentarse. Acontecer Humano. Motivaciones Psicológicas”. En: Falke G. (comp), *Adolescencia, Familia y Drogadicción*, Buenos Aires, Atlante.

Maldavsky, David (1998), *Lenguajes del erotismo*, Buenos Aires, Nueva Visión.

Maldavsky, David (2000), *Lenguajes, pulsiones, defensas*, Buenos Aires, Nueva Visión.

Maldavsky, David (2001), “Sobre la investigación clínica en psicoanálisis: deslinde de una perspectiva”. En: *Revista Subjetividad y Procesos Cognitivos*, N° 1, Buenos Aires, UCES.

Maldavsky, David (2004), *La investigación psicoanalítica del lenguaje*, Buenos Aires, Lugar.

Maldavsky, David (2005a), “La investigación sistemática en psicología y ciencias sociales desde la perspectiva de la subjetividad”. En: *Revista Subjetividad y Procesos Cognitivos*, N° 7, Buenos Aires, UCES.

Maldavsky, David (2005b), “Nuevos aportes al análisis de las escenas con el ADL”. En: <http://psicoanalisis.com.ar/investigaciones/actoshabla>

Maldavsky, David (2006a), “Categorías e instrumentos diagnósticos en la clínica psicoanalítica. La detección de la fijación libidinal y la defensa con el algoritmo David Liberman”. En: *Revista Subjetividad y Procesos Cognitivos*, N° 8, Buenos Aires, UCES.

Maldavsky, David (2006b), “Problemas y avances en el desarrollo del ADL (Algoritmo David Liberman) para la investigación conceptual, clínica y aplicada”. S/editar.

Maldavsky, David (2006c), “Sobre una defensa no patógena, su justificación teórica y su operacionalización”. S/editar.

Maldavsky, David (2006d), “Un método de investigación sistemática de la defensa en el lenguaje del paciente desde la perspectiva freudiana”. En: [http://psicoanalisis.com.ar/investigaciones/metodo\\_de\\_investigacion\\_sistemica](http://psicoanalisis.com.ar/investigaciones/metodo_de_investigacion_sistemica)

Maldavsky, David (2006e), “Caso por caso: apuntes sobre la estrategia freudiana de investigación clínica”. En: [www.psicoanalisis.com.ar](http://www.psicoanalisis.com.ar)

Maldavsky, David y otros (2005), *Systematic research on psychoanalytic concepts and clinical practice: the David Liberman Algorithm (DLA)*, Buenos Aires, UCES.

Maldavsky, David y otros (2007), *La intersubjetividad en la clínica psicoanalítica. Investigación sistemática con el ADL*, Buenos Aires, Lugar Editorial.

Roitman, Clara (1993), *Los caminos detenidos. Del desarrollo psíquico a la defusión pulsional*, Buenos Aires, Nueva Visión.

### **Referencias bibliográficas sobre variables descriptivas**

Car Control (2005), *The Anatomy of an Accident*, EE.UU., [www.carcontrol.com](http://www.carcontrol.com)

Endsley, Mica R. (1996), “Automation and Situation Awareness”. En: Parasuraman y Mouloua (eds.), *Automation and human performance: Theory and applications*, Mahwah, N.J., Lawrence Erlbaum, pp. 163-181.

Endsley, Mica R. (1999), "Situation Awareness in Aviation Systems". En: Garland, D.; Wise, J.A. y Hopkin, V.D. (eds.), *Handbook of Aviation Human Factors*, Mahwah, N.J. Lawrence Erlbaum Associates, pp. 257-275.

García, Pablo S. (1996), *Intencionalidad, causalidad y conocimiento perceptivo*, Buenos Aires, OLI.

Glizer, Isaac (1993), *Prevención de accidentes y lesiones: conceptos, métodos y orientaciones para países en desarrollo*, Washington, OPS/OMS, Serie Paltex, N° 29.

Gold, Philip (1998), *Seguridad de tránsito. Aplicaciones de Ingeniería para reducir accidentes*, Estados Unidos, BID,

Gottman, J.M. y Roy, A.K. (1990), *Sequential analysis: A guide for behavioral researchers*, Cambridge, Cambridge University Press.

Gray, R. y Regan, D. (2000), "Risky Driving Behavior: A Consequence of Motion Adaptation for Visually Guided Motor Action". En: *Journal of Experimental Psychology: Human Perception and Performance*, Ed. Am. Psychological Assoc., Vol. 26, No. 6, 1721-1732.

Junta de Castilla y León (1994), *Programa de Prevención de Accidentes*, Valladolid, Conserjería de Sanidad y Bienestar Social.

Laurell, A.C. (1993), *Para la investigación de la salud de los trabajadores*, Washington, OPS.

LeDoux, J. (1999), *El cerebro emocional*, Buenos Aires, Planeta.

Leimann, Patt H.; Sager, L.; Alonso, M.; Insúa, I. y Mirabal J. (1997), *CRM. Una filosofía operacional. Gerenciamiento de las Recursos humanos en las operaciones aeronáuticas*, Buenos Aires, Ed. Soc. Interam. de Psicología Aeronáutica.

Ley de Tránsito N° 24.449 (1995), Boletín Oficial.

Molinari Marotto, C. (1998), *Introducción a los modelos cognitivos de la comprensión del lenguaje*, Buenos Aires, Eudeba.

Pastor, G. y Tejero, P. (2001), "La memoria en la conducción de vehículos". En: Sánchez Cabaco, A. y Beato Gutiérrez, M.S. (eds), *Psicología de la memoria. Ambitos aplicados*, Madrid, Alianza pp. 191-204.

Richter, Eliuhu (1996), "La energía quinética y su implicancia en los accidentes de tránsito", Iras. Jornadas de Seguridad Vial y Control de Tránsito, Buenos Aires.

Risser, R. y Chaloupka, C. (1994), "Observation and assessment of road user interaction", 23<sup>rd</sup> International Congress of Applied Psychology, Madrid.

Royer M E, Irurzun A (1999), “Excesos de mortalidad en la Ciudad de Buenos Aires”, En: *Revista Medicina y Sociedad*, Rosario, Vol. 22, N° 3 y 4, pp. 148-157,

Tapia Granados, J. (1993), “La reducción del tráfico de automóviles: una política urgente de promoción de la salud”. En: *Revista Panam. de Salud Pública-Public Health* 3, Washington.

Wahlberg, E. y Melin, L., *Driver celeration behavior in training and regular driving*, Department of Psychology, Uppsala University.

### **Trabajos de la autora en el área Psicología del Tránsito**

Caamaño, M.; Pueyrredón, C. y Royer, M.E. (1996), “Junio, Accidentes de tránsito. Estudio de Mortalidad en la República Argentina, 1994”, Grupo de Epidemiología de la Fundación ISALUD, Publicación Documento de Trabajo.

Caamaño, Marta M. (1995a), “Julio, Actitudes psicológicas de los conductores de autos” Universidad Nacional de Lomas Zamora, Posgrado en Sistemas de Salud y Seguridad Social, Monografía.

Caamaño, Marta M. (1995b), “Julio, Consecuencias sanitarias de los accidentes de tránsito”, Universidad Nacional de Lomas Zamora, Posgrado en Sistemas de Salud y Seguridad Social, Monografía.

Caamaño, Marta M. (1998), “Proyecto de investigación Prevención de accidentes de tránsito. Conducta de manejo de autos particulares”, Programa de Investigación Aplicada (PIA), Fundación ISALUD.

Caamaño, Marta M. (2000), “Noviembre, Proyecto de Investigación Mortalidad por accidentes de tránsito, en la Ciudad de Buenos Aires”, Curso de Epidemiología General, Instituto Nacional de Epidemiología (INE), Mar del Plata, Trabajo Final.

Caamaño, Marta M. (2002), “Exploración de la conducta de manejo de autos en Buenos Aires”, XXVIII Congreso Interamericano de Psicología, organizado por la Sociedad Interamericana de Psicología (SIP), Santiago de Chile, Ponencia, Actas publicadas.

Caamaño, Marta M. (2004a), “Agosto, Project: Traffic Psychology. Psychodynamic study of save driving characteristics. Contributions to an observational and analytic model of the driver’s psychic processes in Buenos Aires City”, Application for research grant, Volvo Research and Educational Foundations, Suecia.

Caamaño, Marta M. (2004b), “Septiembre, Estrategia de conducción segura. Aspectos psíquicos relacionados”, 1as. Jornadas Nacionales de Psicología del Tránsito, organizadas por la Federac. Psicólogos de la Rep. Argentina, Colegio de Psicólogos de Sta. Fe, Rosario, Disertación Panel de Apertura.

Caamaño, Marta M. (2005a), “Julio, Psicología y prevención de accidentes”, 30° Congreso Interamericano de Psicología, Sociedad Interamericana de Psicología (SIP), Buenos Aires, Disertación Mesa Redonda.

Caamaño, Marta M. (2005b), “Julio, Aportes de la Psicología a una Estrategia de Tránsito Seguro (ETS)”, 30° Congreso Interamericano de Psicología, Sociedad Interamericana de Psicología (SIP), Buenos Aires, Ponencia.

Caamaño, Marta M. (2005c), “Octubre, Investigación del concepto de objeto (instrumento, herramienta) en la teoría psicoanalítica”, I Jornadas de Investigación en Psicología, Universidad de Ciencias Empresariales y Sociales, Instituto de Altos Estudios en Psicología y Ciencias Sociales, Buenos Aires, Trabajo científico teórico.

Caamaño, Marta M. (2006a), “Julio, Psicología del Tránsito. La percepción de peligro en relatos de accidentes de conductores de autos”, XIII Jornadas de Investigación y Segundo Encuentro de Investigadores en Psicología del Mercosur, Facultad de Psicología, Universidad de Buenos Aires, Actas publicadas.

Caamaño, Marta M. (2006b), “Octubre, Investigación psicoanalítica de relatos de accidentes de tránsito mediante aplicación del Algoritmo David Liberman (ADL)”, II Jornadas de Investigación en Psicología y IV Jornadas de Actualización del Algoritmo David Liberman, Buenos Aires, Instituto de Altos Estudios en Psicología y Ciencias Sociales, UCES, Ponencia.

Caamaño, Marta M. (2008a), “Marzo, Análisis de un relato de accidente de tránsito aplicando el Algoritmo David Liberman (ADL)”, Seminario Doctoral: Metodología de la Investigación II Clínica, Doctorado en Psicología, Buenos Aires, UCES, Monografía.

Caamaño, Marta M. (2008b), “Marzo, Descripción psicoanalítica del automatismo del *driving*”, Seminario Doctoral: Psicoanálisis Freudiano Contemporáneo, Doctorado en Psicología, Buenos Aires, UCES, Monografía.

Caamaño, Marta M. (2008c), “Julio, Psicología del conductor de autos particulares. Esquema secuencial para el análisis de relatos de accidentes de tránsito”, XI Congreso Metropolitano de Psicología Subjetividad, salud mental y cambio social, organizado por Asociación de Psicólogos de Buenos Aires, Ponencia.

Caamaño, Marta M. (2008d), “Octubre, Descripción psicoanalítica del automatismo del *driving*”, IV Jornadas de Investigación en Psicología y VI Jornadas de Actualización del Algoritmo David Liberman, Instituto de Altos Estudios en Psicología y Ciencias Sociales, Buenos Aires, UCES, Ponencia.

*Fecha de recepción: 04/02/09*

*Fecha de aceptación: 26/03/09*