

XIII Jornadas de Investigación y Segundo Encuentro de Investigadores en Psicología del Mercosur. Facultad de Psicología - Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 2006.

Psicología del tránsito. La percepción de peligro en relatos de accidentes de conductores de autos.

Caamaño, Marta María.

Cita:

Caamaño, Marta María (2006). *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, Buenos Aires.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-039/167>

ARK: <https://n2t.net/ark:/13683/e4go/BQn>

Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.

PSICOLOGÍA DEL TRÁNSITO.

LA PERCEPCIÓN DE PELIGRO EN RELATOS DE ACCIDENTES DE CONDUCTORES DE AUTOS

Caamaño, Marta María
Universidad de Ciencias Empresariales y Sociales. Argentina

RESUMEN

La percepción de peligro en accidentes vividos y relatados por conductores de autos es una subvariable de un estudio preliminar exploratorio, realizado mediante entrevistas en profundidad a conductores expertos de autos de la Ciudad de Buenos Aires. La función de conducir autos es una actividad del individuo adulto que consiste en el despliegue de procesos de percepción - acción sobre los recursos técnicos del auto, para lograr su desplazamiento, en forma adecuada al entorno vial. Este desplazamiento motorizado es una acción mediadora para que el sujeto disfrute o cumpla finalidades utilitarias. Es una actividad regulada por normas sociales y generadora de subculturas. La percepción de riesgos potenciales está al servicio de evitar una serie de problemas predisponentes al accidente. Las acciones del conductor están tamizadas por complejos representacionales inconscientes, e influidas por procesos conscientes de atención e interpretación de la información vial, los cuales usualmente funcionan a ritmos e intervalos relativamente predecibles. La percepción de peligro inminente cambia el dispositivo psíquico. Se acelera la exigencia de trabajo en el aparato psíquico debido al ingreso abrupto de estímulos externos (interpretar y actuar a altas velocidades) asociados a la irrupción de cargas pulsionales relacionadas con la amenaza de muerte propia o ajena.

Palabras clave

Accidentes Tránsito Percepción Peligro

ABSTRACT

TRAFFIC PSYCHOLOGY. HAZARD PERCEPTION IN ACCIDENTS EXPERIENCED AND TOLD BY CAR DRIVERS
Hazard perception in accidents experienced and told by car drivers is a sub variable of a preliminary exploratory study, carried out through in-depth interviews to expert car drivers in Buenos Aires. Driving is an activity of adult individuals, which consists of the deployment of perception - action processes over the technical resources of the car, in order to achieve its displacement, in an appropriate form according to the road environment. This motorized displacement is a mediating action through which the car driver enjoys or fulfills utilitarian activities. It is also an activity regulated by social norms and it generates subcultures. The perception of potential risks serves to avoid several problems from happening. The driver's actions are related with unconscious representations complexes and influenced by the conscientious processes of attention and interpretation of the road information, which usually functions at relatively predictable rhythms and intervals. But the perception of imminent hazard changes the psychic device. Hazard developing steeply increases the exigency of work into the psychic apparatus due to the entrance of external stimuli, associated internally to the threat to die. The car driver will have to interpret and to act in precise and quick form to save his or another life.

Key words

Traffic Accidents Hazard Perception

PROPÓSITO Y RACIONAL

La presente ponencia expone algunas consideraciones sobre la percepción de peligro en accidentes vividos y relatados por conductores de autos. Este aspecto forma parte de un estudio preliminar exploratorio, realizado por la autora, mediante entrevistas en profundidad a 20 conductores expertos de autos particulares de la Ciudad de Buenos Aires (Caamaño 2002).

El marco teórico general se basa en supuestos de la teoría psicoanalítica, aplicados a la estructura y dinámica representacional del driving en el aparato psíquico. Incluye además supuestos de la psicología cognitiva (conciencia situacional) así como nociones conceptuales de otras disciplinas relacionadas con la seguridad vial.

La función de conducir autos es una actividad del individuo adulto que consiste en el despliegue de diversos procesos de percepción - acción sobre los recursos técnicos del auto, para lograr su desplazamiento, en forma adecuada al entorno vial. Este desplazamiento motorizado es una acción mediadora para que el sujeto disfrute o cumpla finalidades utilitarias. Es una actividad regulada por normas sociales y generadora de subculturas.

En el aprendizaje de conducción se produce la incorporación del auto en la representación corporal cuyo efecto es una adaptación de ésta, 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. Hemos supuesto un complejo representacional relativamente estable, vinculado con: a) las acciones para desplazar el auto, y b) las investiduras significativas atribuidas al driving (deseos y ley). En forma provisional, hemos denominado "yo-cuerpo-auto" a este complejo representacional (Prec e Inc) que, entre otros aspectos posibilita una serie de automatismos, con el consiguiente ahorro de energía psi, que deberá estar disponible como atención simultánea-intermitente para la captación e interpretación de datos viales, por un lado, y para las vivencias concomitantes a ese viaje. (Caamaño 2005c)

En cuanto a la variable riesgo, la captación de datos viales es asociada con inscripciones psi sobre aspectos cualificados previamente como riesgosos. Como efecto se producirá una interpretación, que funciona a modo de advertencia para la anticipación y control de potenciales problemas. Llamamos a esta interpretación: percepción de riesgos viales potenciales o conciencia situacional (según Mica R. Endsley y otros). Este dispositivo psi se expresa mediante acciones preventivas (antes y mientras maneja), es sensible al aprendizaje y se ancla en la necesidad del conductor de evitar la ocurrencia de problemas y riesgos en general.

Hemos diferenciado el funcionamiento psíquico según se trate de situaciones habituales del driving (a ritmos e intervalos relativamente predecibles), o de situaciones de emergencia vial.

Un suceso crítico (próximo al accidente) marca un punto de inflexión mental. Un alerta situacional se caracterizaría por: focalización atencional en el peligro inminente en desarrollo, marcada aceleración de ingreso de estímulos en el aparato psíquico, exigencia asociativa rápida, irrupción de investiduras pulsionales acordes a la amenaza de muerte (propia o ajena).

El control sobre el peligro dependerá de la asociatividad entre: a) la captación de datos siniestros en curso, con b) inscripciones psi sobre aspectos cualificados previamente como peligrosos por el conductor. Como efecto, se producirá una interpretación que hemos denominado: percepción de peligro o alerta situacional. Este dispositivo psi se expresa mediante motricidades aceleradas evitativas de daños, es sensible al aprendizaje y se ancla en la necesidad del conductor de conservar su vida.

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.

Por otro lado, desde el punto de vista de la seguridad vial (Caamaño 2005a), el entrenamiento en alertas situacionales (detección, interpretación y reacción) contribuye tanto a evitar el accidente, como a disminuir las consecuencias.

En síntesis, se consideró que la percepción de peligrosidad y sus derivados poseen dinámica propia, específicamente articulada con la escena de un siniestro, justificando así la diferenciación de esta subvariable respecto de la percepción de riesgos potenciales en general.

El estado de ambas percepciones (de riesgos potenciales y de peligro inminente) en un conductor no coincide necesariamente. Una y/u otra pueden ser 1) funcionales (adecuadas), 2) empobrecidas (negación, desestimación), 3) exacerbadas (Ej. amaxofobia). Como resultante, las acciones preventivas y/o evitativas de daños tendrán mayor o menor éxito.

PLANTEO DEL PROBLEMA

En el procesamiento y primer análisis de datos se buscó diferenciar si los entrevistados, además de expertos, eran "conductores seguros" (Caamaño 2004). Para esta distinción, se tomó como parámetro adecuado la percepción de riesgo en general, cuya exploración fue diseñada en la Guía de entrevista a partir de 5 proposiciones. Se focalizó el análisis en el relato de un accidente vivido, en el supuesto que podría contener información válida para ello (Racional de la Guía de entrevista, Parte D). En efecto, los relatos refirieron a diversos aspectos que podían relacionarse con: percepción de riesgos potenciales, percepción de alertas situacionales, valoración sobre la utilidad de las acciones efectuadas ante el peligro, capacidad reflexiva crítica sobre el accidente relatado.

La distinción entre las nociones riesgo potencial y peligrosidad no estaba prevista, sino que surgió a partir del diseño de un primer esquema que fuera apropiado para ordenar y analizar los relatos de accidentes. Para diferenciar la percepción de una y otra se realizó la siguiente operacionalización: A) Se consideró percepción de riesgo potencial a los aspectos que cada entrevistado relató espontáneamente como condiciones previas predisponentes al accidente. B) La identificación de la percepción de 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 relatadas en la inminencia y/o suceso siniestral, y la alusión a daños consecuentes.

MÉTODO

A. Exploración

La exploración se hizo sobre una muestra intencional de 20 sujetos, con perfil de "conductor experto" (Criterio: que tuvieran más de 15 años de experiencia en driving y que poseyeran auto propio). La recolección de datos se realizó mediante una dinámica predefinida: sugerir temas de la Guía con respuestas abiertas, registrar la comunicación espontánea, incorporar indagaciones detalladas.

El promedio de duración de las entrevistas fue de 70 minutos (mín.: 60' - máx.: 80'). El relato de un accidente vivido se ubicó en promedio a los 40' de entrevista, y respondió en todos los

casos a las siguientes proposiciones de la entrevistadora:

1°. Sugerencia del tema, registro de relato espontáneo.

(D3) *Cuénteme algún accidente que haya vivido, o que haya presenciado cerca suyo.*

2°. Finalizado el relato, se indagaban valoraciones y reflexiones críticas sobre el accidente relatado, omitiendo llamar la atención sobre algún aspecto en particular:

(D4) *¿Quién, o qué cosa considera que tuvo la culpa?*

(D5) *¿Cómo cree que podría haberse evitado?*

B. Procesamiento Preliminar - Esquema Secuencial

Los relatos de accidente, que espontáneamente no siguieron una secuencia temporal lógica, se organizaron en un esquema preliminar con doble entrada: a) Reordenamiento temporal del accidente relatado, en 5 secuencias lógicas (Carcontrol 2005 y otros); b) Clasificación de los contenidos relatados en cada secuencia según la trilogía clásica en seguridad vial que clasifica los aspectos intervinientes en: factor humano, vehículo, ambiente (Fh/Veh/Amb) (ver Glizer, Gold, Sierra, Szmoisz, Acta siniestral, Ley de Tránsito y otros).

Las primeras cuatro secuencias [S...] del esquema reordenan el relato espontáneo del accidente en una sucesión temporal lógica, a saber:

[S1] Antes del accidente. Percepción de riesgos potenciales. Clasificación para el análisis: detecta/ omite percepciones de aspectos potencialmente riesgosos, discriminados según Fh/Veh/Amb.

[S2] Alerta situacional. Percepción de peligro inminente. Relato del evento siniestral en curso y su interpretación. Clasificación para el análisis: detecta/ omite percepciones de aspectos peligrosos, discriminados según Fh/Veh/Amb.

[S3] Reacción. Registro de maniobras realizadas ante el peligro. Clasificación para el análisis: fallidas (inhibición, parálisis/ maniobras erradas) o exitosas (intento de evitación de daños o gravedad de daños).

[S4] Consecuencias. Percepción de daños. Clasificación para el análisis: detecta/ omite percepciones de daños consecuentes discriminados según Fh/Veh/Amb, y valoraciones de los mismos (ausencia/ leves/ graves)

La última secuencia se corresponde con las proposiciones D4 y D5 de la Guía, e incluye además todas las reflexiones críticas y/o adjudicaciones causales que el sujeto hubiera comunicado en el relato espontáneo del accidente.

[S5] Reflexión crítica. Reconocimiento de las causas del accidente. Clasificación para el análisis: en cada secuencia del esquema, reconoce / desestima (mención u omisión) factores intervinientes en el accidente relatado, discriminados según Fh/Veh/Amb y maniobras registradas ante el peligro.

C. Análisis de congruencia

Para analizar la congruencia de las secuencias relatadas, con un perfil de conducción segura (ver referencia bibliográfica 5) se siguió el siguiente procedimiento:

1°. A partir del reordenamiento secuencial de cada relato, se procedió a clasificar las cuatro primeras según las pautas establecidas en el Esquema (ver Clasificación para el análisis).

2°. En el siguiente paso, se estableció cual hubiera sido la reflexión crítica esperada en un conductor seguro para ese accidente.

3°. Se realizó una comparación, detallada por ítem clasificatorio, entre las reflexiones críticas del entrevistado [S5-sujeto] con las respuestas esperadas [S5-modelo]. Este procedimiento permitió apreciar el grado de congruencia del relato de cada conductor experto con el perfil esperado.

RESULTADOS

La mayor cantidad de congruencias por sujeto se observó en la percepción de riesgo potencial [S1], con menciones redundantes sobre Factor humano autocrítico (temores a la ruta, cansancio, influencias de estados emocionales, desestimación de riesgos), Ambiente (regulación del tránsito, ciertos tipos de pavimentos, visibilidad) y Vehículo (sobrecarga, mantenimiento

inapropiado).

La congruencia por sujeto disminuye en las secuencias siguientes. En alerta situacional [S2] lo más destacado en Fh fue la omisión de referencias autocríticas (distracciones, maniobras peligrosas, impericia) en tanto Vehículo (no funciona frenos u otros) y Ambiente (otros que embisten, agua acumulada) fueron congruentes.

En las reacciones ante el peligro [S3] solo dos casos detallaron maniobras recomendadas congruentes (evitar gravedad del siniestro en curso, Ej. "Atiné a dar vuelta y desviar, tenía cinturón, saqué el pie del freno y lo puse en punto muerto"). Los relatos de reacciones no recomendadas e inhibición de respuesta (clavar frenos sin desviar, no frenar en esquina, cálculo erróneo de distancia - tiempo, no reaccionar) muestran las incongruencias más frecuentes de estos conductores con el perfil de seguridad.

El análisis sobre percepción y valoración de daños [S4] es mayoritariamente congruente por entrevistado (Ej. leves: rotura farol, espejo; graves: auto destrozado, cabeza golpeada contra parabrisas, dar varias vueltas el auto, atropellar un ciclista y dejarlo en estado comatoso) con mención especial a secuelas traumáticas.

El primer procesamiento (esquema secuencial) permitió observar que los entrevistados percibieron y valorizaron en forma congruente la prevención de riesgos potenciales (driving habitual). En tanto que los relatos de accidentes se alejaron del perfil esperado en las secuencias relacionadas con la alerta situacional y reacciones ante ello. Esto es que, el conductor no percibió sus fallas y por ende no hace reflexión, o si las percibió no fueron objeto de reflexión crítica. La diferencia observada resultó de utilidad para afinar la selección de la muestra, enriqueció la operacionalización de percepción de riesgo y planteó nuevas hipótesis.

DISCUSIÓN

Aún siendo conductores experimentados, la capacidad de identificar alertas situacionales y la necesidad de entrenarse en reacciones adecuadas, tiene escaso reconocimiento en los relatos, a pesar que son la segunda línea de evitación de daños. Hemos sostenido que 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.

Los eventos de secuencia rápida en situación de peligro vial son de alta y acelerada estimulación sensorial y excitación en el aparato psíquico. La carencia de inscripciones psíquicas específicas y/o una imposibilidad asociativa puede incidir la funcionalidad de las reacciones.

De acuerdo con los supuestos teóricos expuestos ambos niveles perceptivos pueden ser entrenados. Sin embargo, estimamos que no se trata únicamente de una problemática cognitiva. Hemos definido al driving como una acción mediadora de placer y/o de utilidad y se nos plantea la necesidad de explorar las investiduras significativas atribuidas al auto y al desplazarse con él (deseos y ley) en los relatos. A partir de la identificación de incongruencias podría explorarse la presencia de articulaciones psíquicas entre los significados atribuidos, y la percepción de riesgo potencial y de peligro. Este 2º enfoque podría incluir aspectos tales como: tensión funcional (adecuada a fines), exacerbación de alerta (amaxofobia, desadaptación al driving), empobrecimiento de alerta (negación de riesgo), relato exculpatorio, etc.

Para investigar el funcionamiento de erogeneidades y defensas en los relatos está en etapa de diseño un 2º esquema basado en el método ADL ó Algoritmo David Liberman (Maldavsky 2000, 2004), así como también una revisión de otras partes relacionadas de la entrevista.

RELEVANCIA DEL TEMA

Los trastornos o fallas perceptivas vinculadas al riesgo de

enfermarse o de morir por causas evitables, son un aspecto importante en la eficacia de las Políticas y Programas de Salud (Caamaño 2005b).

Sin desmedro de las prevenciones de los riesgos potenciales (más frecuentes en campañas preventivas), el entrenamiento en alerta situacional, podría contribuir a disminuir la gravedad de los daños que ocasiona un accidente. Este aspecto solo se evalúa en el otorgamiento de licencias de alto riesgo. Conductores de patrulleros, ambulancias, etc. reciben entrenamiento específico. En nuestro país solo algunas escuelas incorporan este aspecto en el entrenamiento para licencias de autos y existen antecedentes de aprendizaje simulado en otros países (Ej. Mind Alertness Programme, UK y otros).

El esquema secuencial proporciona información útil para la prevención ya que permite identificar percepciones diferenciales del riesgo, según cada secuencia.

BIBLIOGRAFÍA

- Caamaño Marta M. (2002). *Exploración de la conducta de manejo de autos en Buenos Aires*, 28º Congreso Interamericano de Psicología, SIP, Chile.
- (2004a). *Estrategia de conducción segura. Aspectos psíquicos relacionados*, 1as. Jornadas Nacionales de Psicología del Tránsito, FePRA, Rosario.
- (2004b) Application Project: *Psychodynamic study of save driving characteristics. Contributions to an observational and analytic model of the driver's psychic processes in Buenos Aires City*, VREF, Suecia.
- (2005a) *Aportes de la Psicología a una Estrategia de Tránsito Seguro (ETS)*, 30º Cong. Interamericano de Psicología, SIP, Bs. As.
- (2005b) *La Psicología del Tránsito en Argentina*, 30º Cong. Interamericano de Psicología, SIP, Bs. As.
- (2005c). *Investigación del concepto de objeto (instrumento, herramienta) en la teoría psicoanalítica*, I Jornadas de Investigación en Psicología, UCES, Instituto de Altos Estudios en Psicología y Ciencias Sociales, Bs. As.
- Carcontrol (2005) *The Anatomy of an Accident*, USA. www.carcontrol.com
- Endsley Mica R (1996) *Automation and Situation Awareness*, In Parasuraman & M Mouloua (Eds), *Automation and human performance: Theory and applications*, (pp. 163-181), Mahwah NJ, Lawrence Erlbaum.
- (1999) *Situation Awareness in Aviation Systems*, En: Garland D, Wise J A, Hopkin VD (Edits), *Handbook of Aviation Human Factors*, Mahwah, NJ: Lawrence Erlbaum Associates. (pp. 257-275)
- Freud S (1895) *Proyecto de una Psicología para Neurólogos*.
- (1905) *Tres ensayos de teoría sexual*, Vol. VII.
- (1917) 17ª Conferencia de Introducción al Psicoanálisis, *El sentido de los síntomas*, Vol. XVI.
- (1926) *Inhibición, síntoma y angustia*, Vol. XX, Obras Completas, Ed. Amorrortu, Bs. As.
- García Pablo S (1996) *Intencionalidad, causalidad y conocimiento perceptivo*, Ed. OLI, Bs. As.
- Glizer Isaac (1993) *Prevención de accidentes y lesiones: conceptos, métodos y orientaciones para países en desarrollo*, OPS/OMS, Serie Paltex N° 29, Washington.
- Gold Philip (1998) *Seguridad de tránsito. Aplicaciones de Ingeniería para reducir accidentes*, BID, USA.
- Gottman J. M., Roy, A. K. (1990) *Sequential analysis: A guide for behavioral researchers*, Cambridge University Press.
- Gray R, 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*, Ed. Conserjería de Sanidad y Bienestar Social, Valladolid.
- Laurell A C (1993) *Para la investigación de la salud de los trabajadores*, Ed. OPS, Washington.
- LeDoux, J. (1999) *El cerebro emocional*, Ed. Planeta, Bs. As.
- Leimann Patt H, Sager L, Alonso M, Insúa I, Mirabal J (1997) *CRM. Una filosofía operacional. Gerenciamiento de los Recursos humanos en las operaciones aeronáuticas*, Ed. Soc. Interam. de Psicología Aeronáutica, Bs. As.
- Ley de Tránsito N° 24.449 (1995), Boletín Oficial.
- Maldavsky David (2000), *Lenguajes, pulsiones, defensas*, Ed. Nueva Visión, Buenos Aires.

----- (2004), *La investigación psicoanalítica del lenguaje*, Lugar Editorial, Bs. As.

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

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

Richter Eliuhu (1996) *La energía quinética y su implicancia en los accidentes de tránsito*, En 1ras. Jornadas de Seguridad Vial y Control de Tránsito, Bs. As.

Risser R, Chaloupka C (1994), *Observation and assessment of road user interaction*, 23º Internat. 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, (pp. 148 - 157, Vol. 22, N° 3 y 4, Rosario.

Searles, Harold (1960) *The Nonhuman Environment in normal development and in schizophrenia*. Madison, CT: International Universities Press. London

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.

Tisseron Serge (1998) *De l'inconscient aux objets*, En Les Cahiers de Médiologie N°6, Ed. Gallimard, Paris.

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