

UNIVERSIDAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES Y SOCIALES

INSTITUTO DE ALTOS ESTUDIOS EN PSICOLOGÍA Y CIENCIAS SOCIALES (IAEPCIS)

IV Jornadas de Investigación en Psicología UCES  
VI Jornadas de Actualización del Algoritmo David Liberman

**Octubre 2008**

## **Descripción psicoanalítica del automatismo del driving**

**Marta María Caamaño**

Se presenta un desarrollo resumido del marco teórico de una investigación, tesis doctoral, cuyo objetivo es explorar los procesos psíquicos de la conducción de autos particulares (driving) a partir de las comunicaciones de conductores entrevistados (entrevistas en profundidad). En el presente trabajo se expone una operacionalización de nociones freudianas para su articulación con aspectos fenoménicos y descriptivos del driving, atendiendo a la validación conceptual y empírica del estudio.

### **ANTECEDENTES**

#### **Psicología del Tránsito y Driving Seguro**

La denominación “driving” o conducción de vehículo refiere a una actividad social, reglada y reglamentada, y generadora de subculturas y códigos. Numerosas disciplinas investigan e intervienen en los fenómenos relacionados al entorno vial (Caamaño 2005a, 2005b). En particular, la formación, evaluación y rehabilitación de conductores son objeto de investigación y prácticas para la Psicología del Tránsito, un campo de aplicación cuya existencia data de mediados del siglo XX. Esta disciplina describe, observa, evalúa los aspectos psicológicos de conductores y peatones, su congruencia con comportamientos viales seguros, y otros aspectos psicosociales y culturales. Las variables que utiliza son principalmente psicológicas descriptivas y de orden fenoménico.

En un estudio anterior (Caamaño 2001) se organizaron las dimensiones descriptivas del driving de autos particulares, y se definieron variables que fueron exploradas en entrevistas semiestructuradas a conductores expertos. El análisis sobre el material de entrevistas consistió en agrupar las comunicaciones según las variables temáticas. Se confirmaron como pertinentes los aspectos predefinidos y se agregaron aspectos que espontáneamente surgieron de las entrevistas, en particular aquellos relatos que se referían a la descripción de los movimientos automáticos durante la conducción.

Posteriormente (Caamaño 2004a, 2004b, 2005a) se realizó un desarrollo teórico fundamentando el concepto de conducción segura, en el marco de un análisis de estrategias de seguridad vial. La habilidad de desplazar el auto en forma congruente con el entorno vial, que se adquiere a través del aprendizaje, implica que el conductor desarrolle una serie de mecanismos de percepción – acción sobre los recursos técnicos del auto (máquina) y organice mentalmente el contexto vial. Se definió un modelo de conducción segura en base a fundamentos de la Psicología del Tránsito preventiva y se compararon los relatos de accidentes de los entrevistados (Caamaño 2006a), dilucidando su congruencia o no con el modelo esperado considerando si estaba presente o no en el relato la percepción de cada aspecto del modelo. Se concluyó que, a pesar que los entrevistados fueron seleccionados por su expertise en la conducción, varios casos expresaban incongruencias en la percepción y reacciones relatadas ante el peligro de accidente (hazard perception) respecto del modelo seguro de conducción.

### **DESARROLLO**

#### **Psicoanálisis y Driving funcional**

El psicoanálisis parte de supuestos endógenos, que remiten a la dinámica y estructura del aparato psíquico, sus causalidades y evolución. ¿Es posible construir un “recorte” endógeno relacionado con el driving? Esto implica producir articulaciones de la teoría freudiana con esta actividad social. Este ensamble de dos campos diferentes, requiere un trabajo teórico para operacionalizar las variables

fenoménicas del driving, por un lado, e identificar y elaborar nociones psicoanalíticas, por otro, en forma tal que puedan producirse articulaciones entre ambas. Una cuestión a dilucidar es cuáles aspectos psíquicos son determinaciones del driving, discriminando aquellos otros que solo están relacionados en forma complementaria o subordinada.

La exposición teórica freudiana (obras completas) es extensa, compleja y para poder ser utilizada en una investigación, requiere de un ordenamiento ad-hoc. Con el objetivo de desarrollar un método sistemático de análisis del lenguaje, el ADL (Algoritmo David Liberman) David Maldavsky desarrollo extensamente una operacionalización de la teoría freudiana cuya complejidad y riqueza intentaremos aprovechar, particularmente la organización de las erogeneidades (pulsiones parciales) y las defensas correlativas, la forma de aplicar el criterio de corrientes psíquicas simultáneas y alternantes para comprender una determinada estructuración psíquica, la clasificación de las defensas, su carácter psicopatológico o funcional, y otros aspectos que iremos aclarando en el curso del trabajo de investigación.

La sistematización teórica psicoanalítica realizada por Maldavsky postuló una serie de indicadores, contenidos en el método ADL (Algoritmo David Liberman) que articulados con aportes de la lingüística, se aplican al análisis de las comunicaciones (Maldavsky, 2006d). Los estudios de casos muestran validez empírica en la detección de psicopatologías y el análisis de la relación analista – paciente, en el campo clínico. El ADL ha sido aplicado también al análisis de discursos sociales lo cual alienta la perspectiva de aplicarlo en forma exploratoria a material en exploración.

Ya expusimos en forma preliminar que el driving puede ser pensado como una escena, o una composición de ellas. Teóricamente es posible derivar descripciones típicas del driving a partir de la clasificación de escenas prototípicas según erogeneidad del ADL. En cuanto al material de entrevistas denota que un conductor proporciona relatos pasibles de ser analizados con el ADL según su predominio erógeno y la dinámica defensiva (Caamaño 2006b).

Consideramos que desde la teoría psicoanalítica, el driving es una acción relacionada con una descarga pulsional. Si nos focalizamos en el driving como un desempeño funcional adulto, nos situamos típicamente en el yo realidad definitiva, siendo éste el primer punto de anclaje para la exploración teórica y nos permite interrogar acerca de la existencia de representaciones relacionadas con el driving en esta instancia y cuales son los procesos que confluyen en ella (Caamaño 2005c). La idea de suponer un núcleo adaptativo del yo para el desempeño funcional del driving ha sido trabajada por otros autores. Leinman Patt y otros (1997) describen la *“personalidad profesional”* del piloto aeronáutico como una adaptación del yo, utilizando un esquema descriptivo de triple entrada: motivación, mecanismos defensivos y angustia aeronáutica.

En nuestro caso resultó útil distinguir dos aspectos: a) Capacidad o habilidad técnica, perceptivo – motriz, para desplazarse con el vehículo, que involucra automatismos. El automatismo de desplazamiento se relaciona con la motricidad de apoderamiento del propio cuerpo y conlleva una adaptación de la representación corporal a la máquina auto. b) Motivaciones, relacionadas con diversas corrientes pulsionales articuladas con el “para qué” de un viaje, del uso del auto, etc. En forma simultánea y por separado de los mecanismos automatizados, el motivo del viaje se relaciona con investiduras eróticas de diversión y/o de utilidad.

En ambas dimensiones están comprometidos procesos psíquicos (erogeneidades y defensas) siendo nuestro objetivo inferir sus características diferenciales así como también su combinatoria. Un driving funcional implica que el desplazamiento (a) funciona como una acción mediadora para el cumplimiento de otras metas (b) que vinculamos con acciones resolutorias de descarga pulsional. Una condición para la funcionalidad del driving es que en cada dimensión (a y b) el procesamiento libidinal o mecanismo defensivo sea funcional o acorde a contexto, es decir que denote investiduras eróticas neutralizadas o sublimadas.

### **Automatización del driving**

Una de las metas del aprendizaje para conducir es lograr la automatización de los movimientos para desplazarse con el auto, momento que los conductores reconocen que *“dejaron de pensar qué había que hacer”*, para hacer otras cosas (observar el contexto vial, conversar con acompañantes, disfrutar del paisaje, etc.)

La automatización puede tener diversas explicaciones psicológicas, según el paradigma de la mente que se emplee. Desde el psicoanálisis, los aspectos del driving que consideramos como acción mediadora refieren a un procesamiento acorde a fines de: a) los estímulos externos viales y b) los estímulos endógenos asociados con la motricidad de desplazamiento en general, y específicamente con un auto. Lograr la automatización de los movimientos necesarios a la conducción liberará energía atencional, que queda disponible para la captación de información del ambiente vial.

Nos valemos del método utilizado por Freud para analizar la “función del habla” (Freud 1915, apéndice C, sobre las afasias) en el que identifica sus componentes y su constitución evolutiva. Este esquema estratificado le permitió discriminar aspectos parciales del habla, en un orden evolutivo (por grado de complejidad), y relacionar una disfuncionalidad con un conflicto en la serie (las funciones más complejas tienden a deteriorarse antes).

Podríamos suponer que la automatización del driving es el efecto de la constitución de una representación en la que distinguimos al menos dos componentes:

- La imagen del vehículo, que contiene elementos visuales, táctiles, auditivos, cenestésicos.
- La imagen motriz de las acciones de desplazamiento, que contiene elementos kinestésicos.

Ambas imágenes se interrelacionan. La imagen motriz se construye a partir de la percepción de los movimientos propios requeridos para accionar el auto, y la percepción de que la máquina se desplaza según esos movimientos del cuerpo propio (lógica causal). En tanto que la percepción de las características del auto, de su fuerza motriz, de su estructura van a constituir la imagen del mismo. Los aspectos cenestésicos provienen de procesos más arcaicos (interior del cuerpo propio) en tanto que vista y oído son sentidos distales, con mayor grado de abstracción.

Este conjunto representacional contiene huellas mnémicas perceptivas (características, formas, movimientos del elemento) y motrices (actividad de manipulación).

Estos elementos (auto) adquieren carácter representacional secundario (o contextual) a la motricidad de desplazamiento por su función como apoyos o auxiliares útiles. El procedimiento para lograr el dominio motriz se guía por una dinámica de doble entrada: aloplástica (manipulación del elemento) y autoplástica (imitación, adaptación a los límites o características del elemento, adaptación de la representación corporal). Esta dinámica parece mantenerse como mecanismo de asimilación concreta de motricidades con elementos, aún en estadios en los que predominan otras lógicas. Un adulto puede leer las instrucciones de manejo, comprender los dichos de los instructores, practicar virtualmente, etc. y aún así la constitución del núcleo yoico automatizado del driving requiere del vivenciar real.

Uno de los procesos autoplásticos a destacar es que la representación corporal se moldea a partir de una incorporación de la máquina en acción. Fenoménicamente, es un desplazamiento terrestre de cuerpo completo con el auxilio de una máquina con motor propio, cuanti y cualitativamente diferente del caminar o correr. El conductor deriva en el auto, el contacto con el piso, los movimientos de avance y rotatorios son indirectos, utiliza miembros superiores e inferiores, se transforma la percepción de velocidad (distancias que puede abarcar en menos tiempo) etc. En síntesis, es dable suponer que implica adaptaciones de la representación corporal para la motricidad de desplazamiento terrestre.

Una de las hipótesis que complementa lo anterior es que el auto puede asimilarse a una prótesis incorporada a la representación corporal. El destino de una prótesis será el de funcionar como cuerpo propio. El proceso de incorporación puede seguir un camino similar al proceso de construcción de la representación de cuerpo aunque particularizado. Según Maldavsky (2000) *“el espacio psíquico corporal se despliega en sucesivas expansiones, de periferia interior a periferia exterior del cuerpo, regidas por mecanismos de proyección, hasta constituir la periferia exterior (...) Hay diferentes periferias interiores que en su origen fueron exteriores, desde la perspectiva de otro espacio. El Yo-cuerpo se constituye por un apoderamiento proyectivo, la superficie cutánea pasa a ser territorio propio, con lo cual se crea un nuevo dispositivo antiestímulo”*.

En el aprendizaje, la percepción de la máquina como un instrumento externo, del mundo real, pasa luego a constituirse como una nueva periferia interior. El conductor se desplaza "como si" fuera su propio cuerpo, el auto pasa a ser territorio propio. Los mecanismos de asimilación y periferización son propios del Yo en general. Freud (1926) refiere al trabajo de asimilación de núcleos ajenos al Yo, como es el caso de los síntomas, y si bien se trata de un procesamiento de elementos endógenos, agrega que se trata de una *"adaptación como la que el Yo suele llevar a cabo normalmente respecto del mundo exterior objetivo (real)"*. Resumiendo, la incorporación del auto en la representación corporal produce una adaptación específica creando un "nuevo cuerpo" con la ahora prótesis, esta modificación define otro espacio exterior, una nueva periferia cuerpo <> auto, y en consecuencia se genera una protección antiestímulo específica.

En el trayecto de manejo, la fusión del instrumento-auto en la representación corporal puede ser considerada una desestima funcional, en el sentido que se omite la existencia real, y funciona como prótesis acompañante. La desestimación es acorde a fines, operativa a la automatización del driving. En consecuencia, si la automatización se inscribe en la representación corporal el proceso de aprendizaje puede ser heredero de trastornos pre existentes en ese nivel, asunto que requerirá un desarrollo particular en la investigación.

En cuanto a los procesos aloplásticos, están referidos a las actividades de manipulación propias de la pulsión de apoderamiento en general, y el desplazarse por el suelo con objetos asociados.

### **Psicogenesis**

Hemos relacionado el desplazamiento con máquina con las acciones de miembros superiores e inferiores del ser humano y sus determinantes biológicos, psicológicos y culturales. La bipedestación ha sido ampliamente desarrollada por la antropología y en la actualidad aún se debate acerca de su origen. Últimamente hay corrientes que sostienen que primero se desarrolló el empleo de los miembros superiores (miembros prensiles anteriores) a partir de nuevos hábitos y la bipedestación fue acompañando poco a poco ese proceso (Núñez Hernández, 2002). Estas corrientes asumen que el desarrollo intelectual generó culturas o hábitos, y muestran una visión más compleja de la evolución de la bipedestación, y se resalta la tendencia al uso de herramientas como característica filogenética del ser humano y algunas especies próximas. Lázaro (2000) describe la postura erecta en varios niveles: el biomecánico (ajuste postural, centro de gravedad, polígono de sustentación), el biológico referido a los sentidos y sensaciones (plantares, cenestésicas, laberínticas, visuales) y a los reflejos (reacciones de enderezamiento, de equilibrio, reflejos tónicos), el psicológico (aspectos perceptivos, asociativos, anticipación motriz)

Desde el punto de vista freudiano, desarrollo de la musculatura de miembros superiores e inferiores (caminar) se desarrolla en la etapa del yo placer purificado. Podríamos considerar que el uso del auto como herramienta para desplazarse se relaciona con la tendencia a prolongar o potenciar el propio cuerpo, la omnipotencia motriz, la idealización de la potencia del cuerpo propio. El erotismo sádico anal primario se caracteriza por el ejercicio de la musculatura aloplástica, (sustitución de la alteración interna por acciones específicas). En esta etapa (Freud 1905) predomina la oposición entre activo y pasivo, la pulsión de ver y la pulsión de saber despiertan con fuerza, las pulsiones parciales no carecen de objetos, pero estos no necesariamente coinciden en uno solo. La motricidad del caminar implica una serie de coordinaciones sensorio motrices que se sustentan en la acción de las pulsiones de auto conservación para controlar desempeños motrices desenfrenados característicos de fases previas. El erotismo anal primario retranscribe estadios anteriores (matices afectivos, cualidad, intensidad, duración) con otra lógica interna. La simultaneidad ordena y produce elementos mnémicos reuniendo componentes sensorio-motrices dispersos. La desestimación funcional persiste en determinados procesos en los que los objetos del mundo son asimilados al propio yo como dobles de éste (identidad) con fines útiles. La causalidad tiene como función enlazar huellas mnémicas con el mundo de la percepción y la motricidad. Esta lógica se establece a partir del vivenciar inmediato sensorio motriz en una interacción entre el mundo externo y procesos endopsíquicos. La analogía, asociada a la causalidad liga complejos representacionales, y permite dar cabida a lo diverso. Lo semejante se aparta de la identidad, ya que si bien posee aspectos idénticos al yo, predicados, cuenta con un núcleo irreductible al propio yo.

Suponemos que psicogenéticamente existen inscripciones de elementos y acciones vinculados al desplazamiento bipedestre. Además del sostén de las personas que crían al niño, podemos mencionar: el sostén físico de objetos vinculares (padres, etc.), el piso (o sustitutos), los elementos de prensión manual, los soportes para ensayar la posición de pie y el equilibrio (barrotes de la cuna, sillas), el cálculo de distancias mediante el choque de objetos móviles, los acercamientos – alejamientos respecto de personas y objetos fijos, los juegos de plaza (tobogán, sube y baja, etc.) Progresivamente aparecen herramientas que implican el desplazamiento de cuerpo completo (triciclo, bicicleta, patines, etc.) que son los que revisten mayor interés para nuestro estudio.

En resumen, el núcleo yoico relacionado con la automatización posee una plataforma básica, relacionada en general con la capacidad de desplazarse manipulando objetos accesorios (motorizados o no) sobre el suelo, que planteamos como dimensión específica para el análisis. Esta base podría ser considerada como un punto de articulación funcional, conformado por una corriente de desestimación (LI) y otra de desmentida (A1), acordes a fines. En cuanto al rol del elemento (auto), en tanto prótesis auxiliar funciona como acompañante en la desestimación, y como doble idéntico en la desmentida. Esta articulación se muestra relativamente consistente en su funcionamiento. Un conductor puede hacer una adaptación relativamente rápida al driving con otros modelos de auto u otro tipo de vehículo motorizado que funcionen de manera similar. El auto a su vez es reconocido por su existencia real externa, como cosa diferente de sí, en particular cuando el conductor afronta una falla mecánica el auto es “el otro”, y en un principio podríamos suponer que constituye una amenaza a la automatización funcional lograda. Roitman (1993) analiza la cuestión del doble (ideal omnipotente) que se apoya en la desmentida de la propia falta. Este mecanismo opera con proyección – identificación, originariamente en base a percepciones y posteriormente (YRD) con una lógica deductiva, conceptual.

Respecto de las retranscripciones de esta plataforma básica automática en estadios más avanzados presentamos solamente algunas ideas que necesitan de mayor profundización. En la exploración realizada identificamos expresiones y relatos acerca del “placer de manejar”, el de “tener un auto” y su utilidad, con predominio de erogeneidades A2, FU y FG, y represión como defensa central, que consideramos funcionales al driving en general. En el contexto de escenas típicas de estas erogeneidades el auto puede ser acompañante para lograr un impacto estético (FG) o una competencia deportiva ambiciosa (FU), más relacionados con el interés del yo y los ideales.

A su vez, algunos mecanismos represivos son funcionales al automatismo específicamente. Por ejemplo el aislamiento (una representación del peligro continúa en la conciencia pero separada del afecto correspondiente) que permite superar inhibiciones y propiciar un decurso operativo a la angustia señal. La anulación puede ser funcional en irrupciones de estímulos viales (caos de tránsito) y el conductor considera que algo *“no ha sucedido”*, prescindiendo del suceso y de sus consecuencias, *“eso ya fue, ya pasó”*, lo que le permite conservar la calma. Un fracaso de la represión sería la activación de una formación fóbica al driving (amaxofobia) y si bien el automatismo se mantiene, queda inhibido como acción.

### Aspectos Disfuncionales

El automatismo de manejo puede configurarse como acción resolutoria en sí, y en este sentido no ser funcional. Una erotización patógena del desplazamiento y/o el auto expresa conflictos con el ello y/o con el superyó. Freud (Inhibición, síntoma y angustia) plantea que *“la función yoica de un órgano se deteriora cuando aumenta su erogeneidad, su significación sexual.”*

Algunas escenas viales nos auxilian como ejemplos. Las acciones autocalmantes (traqueteo monótono) ó autoexcitantes <sup>1</sup> (sensación cenestésica del motor, vértigo por velocidad) implican fijación de libido intrasomática y desestimación del afecto.

El automatismo de manejo puede estar constituido en forma estable y combinarse con desafío a las normas viales (anal primario) o resultar inhibido por una desorientación geográfica (fálico uretral).

Las picadas desafiantes son desmentida de la ley aunque la automatización del driving pueda ser estable, pero la configuración del auto como armadura o fierro omnipotente, la erotización de fragmentos del auto (volante, palanca de cambios, acelerador y freno) implican una desmentida del

<sup>1</sup> Al estilo de la película Road Movie.

juicio crítico similar al fetichismo. Rescatamos además las reflexiones de Roitman (Pág. 98) acerca de la existencia de sobreadaptaciones que encubren una estasis libidinal tóxica, por fracaso en el proceso de proyección de excitaciones en la investidura corporal, que inciden tanto en la representación corporal como en la construcción de un espacio exterior al yo. En general las estructuras caracteropáticas pueden encubrir fijaciones libidinales disfuncionales al driving debido a que la automatización se conserva estable y refinada aunque al servicio de defensas patógenas.

De ahí la importancia de describir la confluencia de corrientes psíquicas diversas e integrar la noción del automatismo como acción mediadora. En la evaluación técnica una sobreadaptación puede expresar muy buen manejo automático, pero inaptitud para un driving funcional.

Estas consideraciones también son útiles para discernir que existen desmentidas de la instancia paterna funcionales al driving, por ejemplo en las maniobras requeridas para el desplazamiento veloz de los conductores de ambulancias, corredores de autos profesionales, situaciones de peligro vial, etc. todas ellas implican acciones acordes al contexto y neutralización de pulsión de muerte.

Las derivaciones de neurosis traumática por accidente vial pueden provocar rechazo al driving durante un periodo o por tiempo prolongado. Producen descarga de pulsión de muerte en forma súbita, ruptura de la barrera antiestímulo y en general plantean una exigencia psíquica diferente a la del driving habitual (Caamaño 2006a). El automatismo constituido previamente puede regresar al estado de impotencia y se desactiva o se denigra el doble ideal (Roitman op cit). En este tramo será preciso considerar el impacto de lo siniestro freudiano en las emergencias que provienen de una falla mecánica del auto prótesis y su posible incidencia en la representación cuerpo <> auto.

En consecuencia la funcionalidad del driving puede ser afectada en cada dimensión y/o en la combinatoria de ambas, sea porque que el automatismo se convierte en acción resolutoria en sí, o porque esté al servicio de acciones resolutorias patógenas.

## BIBLIOGRAFÍA

- Feldenkrais Moshe (1995). El poder del yo, Ed Paidós, Barcelona.
- Freud S (1895) Proyecto de una Psicología para Neurólogos y otros escritos, Ed. Alianza, 1974, Madrid
- Freud S Obras Completas, Ed. Amorrortu, Bs. As.
  - (1905) Tres ensayos para una teoría sexual, Vol. VII.
  - (1915) Lo inconsciente, Apéndice C, Vol. XIV.
  - (1917) 17ª Conferencia de Introducción al Psicoanálisis, El sentido de los síntomas, Vol. XVI.
  - (1926) Inhibición, síntoma y angustia, Vol. XX,
- Granel Julio (1998) Accidentarse. Acontecer Humano. Motivaciones Psicológicas, EN: Falke G. (comp) "Adolescencia, Familia y Drogadicción", Ed. Atlante, Buenos Aires.
- Lázaro Lázaro Alfonso (2000) El equilibrio humano un fenómeno complejo, EN: Motorik, Vol 2, Alemania (Das menschliche Gleichgewicht: Ein komplexes Phänomen), [www.terra.es/personal/psicomot/equilibrio](http://www.terra.es/personal/psicomot/equilibrio)
- Leimann Patt H, Sager L, Alonso M, Insúa I, Mirabal J (1997) CRM. Una filosofía operacional. Gerenciamiento de las Recursos humanos en las operaciones aeronáuticas, Ed. Soc. Interam. de Psicología Aeronáutica, Bs. As.
- Maldavsky David
  - (1998) Lenguajes del erotismo, Ed. Nueva Visión, Bs. As.
  - (2000) Lenguajes, pulsiones, defensas, Ed. Nueva Visión, Buenos Aires.
  - (2001) Sobre la investigación clínica en psicoanálisis: deslinde de una perspectiva, En: Revista Subjetividad y Procesos Cognitivos N° 1, Ed. UCES, Bs. As.
  - (2004) La investigación psicoanalítica del lenguaje, Ed. Lugar, Bs. As.
  - (2005a) La investigación sistemática en psicología y ciencias sociales desde la perspectiva de la subjetividad, En: Revista Subjetividad y Procesos Cognitivos N° 7, Ed. UCES. Bs. As
  - (2005b) Nuevos aportes al análisis de las escenas con el ADL, En: <http://psicoanalisis.com.ar/investigaciones/actoshabla>

(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, Ed. UCES. Bs. As

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

(2006c) Sobre una defensa no patógena, su justificación teórica y su operacionalización, S/editar

(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)

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

- Maldavsky D. y otros (2005) Systematic research on psychoanalytic concepts and clinical practice: the David Liberman Algorithm (DLA), Ed. UCES, Bs. As.
- Núñez Hernández Faustino (2002) El Origen de la Bipedestación Humana, Rev. Archivos de Antropología, revisado en Mayo 2003.  
En: <http://listserv.rediris.es/archives/antropologia>
- Oswald Luis, Padilla Quirno Miguel (2004) Consideraciones sobre el trauma, la bipedestación humana y el accidente, Revista Moción del Claustro de Candidatos N° 20, Trauma, Noviembre 2004, Asociación Psicoanalítica Argentina, Buenos Aires.
- Roitman Clara (1993) Los caminos detenidos. Del desarrollo psíquico a la defusión pulsional, Ed. Nueva Visión, Buenos Aires.
- Samaja J. (1997) Epistemología y Metodología. Elementos para una teoría de la investigación científica. EUDEBA: Buenos Aires.

#### TRABAJOS REALIZADOS POR LA AUTORA:

Caamaño Marta M.

- (1998 – 2002) Proyecto de investigación Prevención de accidentes de tránsito. Conducta de manejo de autos particulares, Programa de Investigación Aplicada (PIA), Fundación ISALUD. Posgrado en Sistemas de Salud y Seguridad Social, Universidad Nacional de Lomas de Zamora.
- (1996) Caamaño M, Pueyrredón C, Royer ME, Accidentes de tránsito. Estudio de Mortalidad en la República Argentina, 1994, Documento de Trabajo, Grupo de Epidemiología, Fundación ISALUD, Buenos Aires.
- (2000), 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.
- (2001), Exploración de la conducta de manejo de autos en Buenos Aires, Ponencia libre en sesión temática, 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), Panel, 30º Cong. Interamericano de Psicología, SIP, Bs. As.
- (2005b) La Psicología del Tránsito en Argentina, Panel, 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.
- (2006a) Psicología del Tránsito. La percepción de peligro en relatos de accidentes de conductores de autos Memorias de las XIII Jornadas de Investigación, Ed. Facultad de Psicología UBA, Tomo II, Págs. 24-27.
- (2006b) 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 UCES, Instituto de Altos Estudios en Psicología y Ciencias Sociales, Bs. As.

- (2008) Psicología del conductor de autos particulares. Esquema secuencial para el análisis de relatos de accidentes de tránsito, XI Congreso Metropolitano de Psicología, Asociación de Psicólogos de Bs As.